



# DAGS ATT OMVÄRDERA DET URBANA ÅLANDSKAPET-

en studie om hur Rönneå kan återta sin position som ett identitetsskapande element i Ängelholm

Erika Jonasson

Självständigt arbete vid LTJ fakulteten,  
Landskapsarkitektprogrammet  
Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp 2010





Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap  
Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp 2010 (Reviderad 2011-01-05)

**Titel:** Dags att omvärdera det urbana ålandskapet-  
en studie om hur Rönneå kan återta sin position som ett identitetsskapande element i Ängelholm

Time for rethinking the urban river landscape-  
a study of how Rönneå can regain its position as an important landscape element in Ängelholm

**Författare:** Erika Jonasson

**Handledare:** Eva Gustavsson, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp  
Fakulteten för landskapsplanering, trädgård och jordbruksvetenskap, området för landskapsarkitektur

**Examinator:** Åsa Ode Sang, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp  
Fakulteten för landskapsplanering, trädgård och jordbruksvetenskap, området för landskapsarkitektur

**Biträdande examinator:** Anna Peterson, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp  
Fakulteten för landskapsplanering, trädgård och jordbruksvetenskap, området för landskapsarkitektur

**Kurstitel och program:** Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, 30 hp, Landskapsarkitektprogrammet

**Huvudämne:** Landskapsarkitektur

**Nivå:** A2E

**Kurskod:** EX0545

**Nyckelord:** Rönneå, Europeiska landskapskonventionen, landskapselement, urbana ålandskapet, Kevin Lynch

# FÖRORD

Detta examensarbete inom ämnet Landskapsarkitektur utgör 30 högskolepoäng på Sveriges Lantbruksuniversitet i Alnarp (SLU) och är den avslutande delen på min utbildning till Landskapsarkitekt. Under arbetets gång har jag fått råd och haft givande diskussioner med min handledare Eva Gustavsson. Jag vill tacka Ängelholms kommun för att de bistått mig med viktigt underlagsmaterial och information. Slutligen vill jag tacka min pojkvän, familj och vänner som bistått med distraktioner och inspiration längs vägen och som hjälpt mig att flytta fokus från arbetet ibland.

Erika Jonasson

Malmö, hösten 2010

# SAMMANFATTNING

Detta examensarbete i landskapsarkitektur har bedrivits i perioder under 2010. Huvudmålet har varit att lägga grunden för en förståelse av Rönneås betydelse och användning i Ängelholm samt hur den har förändrats över tiden och hänger samman med stadens utveckling i stort. Målet har också varit att ge ett översiktligt förslag på hur stadens koppling till ån kan förbättras.

En jämförelse mellan Rönneås dåtid och nutid visar tydligt att åns roll i landskapet har förändrats som ett resultat av människans och Ängelholms utveckling. Från att ha varit en förutsättning för Ängelholms grundande och invånarnas vardagsliv har ån utvecklats till ett återkommande landskapselement utan en tydlig funktion.

För att undersöka vilka förutsättningar och problem som finns inför en framtida utveckling av Rönneå har jag använt mig av en SWOT-analys, som har kompletterats med en workshop med ängelholmsborna. Vid workshopstillfället framfördes många visioner och förslag om Rönneås framtid. Dessa har vävts in i SWOT-analysens avslutande del som uppmärksammar åns möjligheter att sammanbindas med nuvarande stadsstruktur genom att utveckla ett sammanhängande stråk samt fler broförbindelser. Om det dessutom anläggs bryggor och mötesplatser vid ån skapas det också förutsättningar för ängelholmsborna att inbjudas till att använda sig av ån för rekreation och i sitt vardagsliv, året om.

Den genomförda SWOT-analysen betonar också att en av åns styrkor, som är dess varierande årums karaktärer och ringlande form, måste förvaltas med omsorg för att minimera de hot som finns genom erosion, översvämning och igenväxning.

För att tillvarata åns kvaliteter och samtidigt utveckla och förbättra dess brister är det med andra ord viktigt att alla förändringar genomförs med varsamhet och utifrån principen om ett hållbart nyttjande av landskapet. Det kan göras genom att ta stöd från den europeiska landskapskonventionen som nyligen ratificerades i Sverige. Konventionen betonar att varje land ska utveckla kvalitetsmål för sina landskap, där alla ska få vara delaktiga i processen med att formulera mål och ta beslut.

Arbetet med kvalitetsmålen menar jag kommer att leda till en förbättrad kunskap om Rönneås betydelse både för människan och för Ängelholm. Det i sin tur kan leda till ett större engagemang hos politiker, planerare och invånare att vilja lyfta fram Rönneå i samhällspolitiken och se ån som en viktig del i stadslandskapet. När alla tillåts att vara med och ta del av processen och när Rönneå behandlas som ett levande landskap, som förändras precis som vi människor och staden gör, anser jag att Rönneå kommer att kunna återta sin position som ett identitetsskapande landskapselement.

# ABSTRACT

This master thesis in landscape architecture has been conducted in periods during 2010. Its main goal has been to understand how Rönneå's uses and functions have changed during the centuries, and how that can be related to the city's development. The purpose has also been to present a proposal of how Ängelholm's connection to its river can be improved.

A comparison between Rönneå's past and present shows that its position in the city has changed as result of the city's development. From being a main reason for the foundation of Ängelholm, and its inhabitant's daily life, the river has developed into a recurrence landscape element without an obvious function.

I've implemented a SWOT-analysis that has been supplemented with a workshop for the citizens, to analyze the conditions and problems of developing Rönneå in the future. The workshop resulted in many proposals and visions of Rönneå's future. These have been integrated with the SWOT- analysis' final part which highlights the rivers potential to be connected with the current city structure, by developing a coherent path and more bridges. Decks and meeting places near the river will also contribute to better conditions for the citizen to use Rönneå for recreation and in their daily life, all year around.

The SWOT-analysis also stresses that the river's strength, which is its varied characters and shape, must be maintained with care to minimize the threats that occurs with erosion, flooding and overgrowth.

To protect Rönneå's qualities and at the same time develop and improve its problems, the changes must be implemented with care from the principle of a sustainable use of the landscape. That can be done with support from the European Landscape Convention that recently got ratified in Sweden. The convention stresses that the municipality should develop quality goals for the landscape, where everyone has a responsibility and a possibility to take part in the process and formulate goals and principals of Rönneå's future development.

The development of Rönneå's quality goals will contribute to an improved knowledge about Rönneå's importance for the citizens and for Ängelholm. This will contribute to a bigger engagement for planners, politicians and inhabitants to discuss the river in the local politic, and think of Rönneå as an important part of the city landscape. When everyone is allowed to take part in the whole process, and when Rönneå is treated as a living landscape that changes just like the human and city does, Rönneå will regain its position as an important landscape element in Ängelholm.



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

## KAPTEL 1 INLEDNING 9

BAKGRUND	10
Mål & Syfte	11
Frågeställningar	12
Metod	12
Avgränsningar	13
Produkt	13

## KAPITEL 2 HISTORISK ÅTERBLICK 15

RÖNNEÅS FÖRÄNDRADE ANVÄNDNING	16
Inledning	16
Ån påverkar Ängelholms placering	16
Ängelholm under 1600- och 1700-talen	18
Ängelholm utvecklas till en industristad	19
Ängelholm som friluft- och turiststad	21
Landsbygdsborna tar båten in till stan	22
Rönneå förorenas	23

RÖNNEÅ I STADSUTVECKLINGEN	24
Ängelholms fortsatta stadsutveckling	26

## KAPITEL 3 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FRAMTIDEN 27

ÄNGELHOLM SOM STAD IDAG	28
BEBYGGELSE & INFRASTRUKTUR	30
Bostadsbebyggelse	30
Handels- och industriområden	30

Entréer till staden	30
Huvudstråk inom stadskärnan	30
Järnvägsspår	30

GRÖNSSTRUKTUR	32
Skogs- och rekreationsområden	32
Parkmiljö i anslutning till ån	32

SERVICE & TURISM	34
Service i centrum	34
Skolverksamheter	34
Sportverksamheter	34
Turistattraktioner	34

FÖRENING- OCH FRILUFTSVERKSAMHET	36
Vandrarföreningen	36
Friluftsliv och fiske	36

## KAPITEL 4 PLANER FÖR FRAMTIDEN 37

PÅGÅENDE PROJEKT	38
Kvarteret Falken	39
Ny broförbindelse	40
Rönne park	41
Hälsostaden	41

ÅTGÄRDSPLAN FÖR HELA ÅN	42
Workshop med ängelholmsborna	42

## KAPITEL 5 SWOT- ANALYS

STYRKOR	45
Intresserade ängelholmsbor	46
Markägarförhållanden	46
Brohöjd	46
Broarnas utsmyckning	46
Rönneå i landskapet	46
Årummets varierande karaktärer	47
Sammanfattning styrkor	51
SVAGHETER	52
Sammanhängande stråk	52
Broförbindelser över ån	52
Vegetation	53
Privata intressen orsakar konflikter	53
Storgatan vänder ån ryggen	54
Brist på bryggor	55
Knutpunkter och aktiviteter	56
Belysning	57
Sammanfattning svagheter	58
HOT	59
Övergödning från jordbruken	59
Erosion	59
Översvämning	60
Sammanfattning hot	60

MÖJLIGHETER	61
Ett sammanhängande stråk inom tätorten	62
Fler broförbindelser	64
Vegetationens möjligheter	67
Outnyttjade områden blir attraktiva mötesplatser	68
Bryggor, trädäck och spänger tar människorna närmare ån	75
Belysning	76
Förändringar som förbättrar kunskapen om ån	77
Sammanfattning möjligheter	78

## KAPITEL 6 LITTERATURSTUDIE OCH REFLEKTION

LITTERATURSTUDIE	79
Rönneå i ett större perspektiv	80
Samspelet mellan en plats och människans upplevelse av den	82
Rönneå sammanbinds med nuvarande stadsstruktur	84
Rönneå som ett identitetsskapande element	85
REFLEKTIONER ÖVER MIN EGEN ARBETSPROCESS	86
Metod	86
Brister i workshopen	86
FRAMTIDA FRÅGOR FÖR FÖRDJUPNING	87
FIGURFÖRTECKNING	89
KÄLLFÖRTECKNING	93





# KAPITEL 1 | INLEDNING

## BAKGRUND

Kuststaden Ängelholm är vackert belägen i nordvästra Skåne mellan Bjäre och Kullahalvön. Ängelholm är en stad med stor potential som erbjuder närhet till havet, landet och skogen och som gärna marknadsför sig med de fyra orden ”Land och Hav, Liv och Lust” (Ängelholms kommun, online, 2010-01-18).

Ängelholm erbjuder inte enbart närhet till havet utan har även Rönneå som ringlar sig genom stora delar av staden och vidare ut till Skälderviken. Inne i centrum gör sig ån påmind om och om igen genom att flyta förbi strategiska platser som stadshuset, sjukhuset, järnvägsstationen, badhuset och Hembygdsparken. Ån har sin början i västra Ringsjön i närheten av Höör och flyter genom tre kommuner innan den kommer fram till Ängelholms kommun, där den genomkorsar det öppna slättlandskapet innan den gör sin entré i staden.

I historisk tid fungerade Rönneå som en naturlig vallgrav som skyddade Ängelholm mot fiendeangrepp. Ån var också en mycket viktig livsnerv och transportled för ängelholmsborna. På ån transporterades bland annat jordbruksprodukter till hamnen för att sedan kunna skeppas ut på havet. Garvindustrin som var väletablerad i staden placerades i anknytning till ån för att kunna utnyttja dess kalkfria vatten till läderbearbetningen. (Kommunhistoria, online, 2010-02-02)

Resultatet av industriernas nyttjande av åvattnet var att det blev kraftigt förorenat. Stadens sockerbruk släppte varje höst ut betrester vilket bidrog till att Rönneå fylldes med trådar och slam. Garvindustrierna i sin tur gav vattnet en viss mättnad och odör. (*Ängelholm en hembygdsbok*, 1994)

För att förbättra åns kvalitet bildades 1978 en Rönneåkommitté vars syfte var att kontrollera vattenkvaliteten inom åns avrinningsområde. Kommittén finns kvar än idag och utför varje månad provtagningar för att kontrollera vattenkvaliteten och hålla koll på näringsläckage

från jordbruken. Ån har återhämtat sig bra från de tidigare utsläppen men ur bakteriologisk synpunkt är det fortfarande inte lämpligt att bada eller dricka åvattnet. (Rönneåkommittén, online, 2010-02-09)

Rönneå fyller idag inte samma sammanbindande funktion som den tidigare gjorde, utan har istället utvecklats till en barriär som separerar de centrala stadsdelarna från varandra. Många sträckor utmed ån är kraftigt igenväxta eller saknar tillgänglighet för allmänheten, då de antingen gränsar mot privat villabebyggelse eller har branta sluttningar som omöjliggör någon vistelse vid ån. För att sammanfatta problematiken uppfattas Rönneå idag mer som en baksida till staden, snarare än den potentiella framsida och tillgång som ån egentligen borde vara, en pärla som Ängelholmsborna kan vara stolta över och utnyttja optimalt.

Trots den bristande tillgängligheten på många sträckor försöker Ängelholms stad ändå att ta tillvara sin å. Varje år arrangeras som exempel en ljusfest, vilken äger rum längs

åsträckan mellan badhuset och pyttebron i stadens centrum. Vid denna festival anordnas roddbåttävlingar, ljusparader och marknader längs åkanten vilket sätter Rönneå i fokus för en dag. Under sommarmånaderna finns också möjlighet att åka med sightseeingbåten Laxen, som erbjuder turister och boende i staden en tur på sträckan mellan stadshuset och Skälderviken. I februari 2010 påbörjade även kommunen efter initiativ från tekniska chefen Kenth Hasselgren en förstudie om Rönneå. Visionen är att förstudien ska ligga till grund för framtida huvudprojekt som handlar om Rönneås utveckling och användning.

Som blivande landskapsarkitekt och tidigare ängelholmsbo har jag uppmärksammats åns negativa utveckling och tycker att Ängelholm förtjänar en upprustning av omgivningarna kring Rönneå. Jag har även sett möjligheter i den uppvärdering av landskapets betydelse som formulerats i den europeiska landskapskonventionen som nyligen ratificerades i Sverige. Genom att utveckla och göra viktiga delar av ån mer tillgängliga anser jag att ån kan återta sin position som

stadens identitetsskapande element. Efter en förfrågan från parkavdelningen i Ängelholm fick jag möjligheten att som examensarbete skissa på förbättringar för att göra Rönneå mer tillgänglig för rekreation. Jag fick även under våren, 2010, möjligheten att som projektanställd landskapsarkitekt hjälpa till som en extra resurs i kommunens förstudie om Rönneå. Det gav mig möjligheten att utveckla mina tankar om betydelsen av invånarnas medverkande, genom att jag fick ansvara för genomförandet av två workshopstillfällen. Projektanställningen öppnade även flera möjligheter för mig att fortsätta diskussionen om åns framtid i mitt examensarbete.

### **Mål och Syfte**

Det övergripande syfte med detta examensarbete har därmed varit att formulera problem och finna lösningar på hur jag som landskapsarkitekt kan visa hur en stad kan ta tillvara de möjligheter som erbjuds genom ett centralt beläget vattendrag. Därigenom har mitt syfte också varit att bidra till att uppvärdera detta grundläggande landskapsdrag.

Målet med arbetet har varit att lägga grunden för en förståelse av Rönneås betydelse och användning i Ängelholm samt hur den förändrats över tiden och hänger samman med stadens utveckling i stort. Utifrån detta har mitt mål sedan varit att utarbeta ett översiktligt förslag på hur stadens koppling till ån kan förbättras. En naturlig början var därmed att undersöka hur ån kan knytas samman med dagens rörelsemönster och aktiviteter i stort. Som en bakgrund till detta valde jag först att undersöka den historiska roll som ån haft för stadens utveckling och hur det kan relateras till hur ån kan återta sin plats som grundläggande landskapsdrag i staden. Därefter har jag genom en workshop tagit redan på hur invånarna ställer sig till åns nuvarande situation och dess framtid, men också hur de använder sig av årummet idag.

### **Frågeställningar**

För att styra arbetet och med förhoppningen om att besvara mina mål har jag utgått från de sex frågeställningarna;

- Vilken betydelse har Rönneå haft för stadens placering och utveckling fram till idag?

- Hur samspelar ån med stadens aktiviteter och rörelser idag?
- För vem ska ån vara tillgänglig?
- Hur vill stadens invånare att Rönneå ska utvecklas?
- Vilka framtidsvisioner har hittills formulerats för ån?
- Hur kan Rönneå inom tätorten utformas så att den knyts samman med nuvarande stadsliv?

### Metod

Under arbetets gång har jag använt mig av flera analysmetoder för att få en bred och fördjupad kunskap inom ämnet och Rönneå, som varit till hjälp för att uppnå mina mål och även ge svar på mina frågeställningar.

I den historiska bakgrundsbeskrivningen av ån och dess utveckling fram till idag valde jag att använda mig av litteratur som fokuserade på Ängelholms och Rönneås historia. Litteraturen kompletterades med bild- och kartstudier

där jag tog del av historiskt kartmaterial från stadsarkitektkontorets arkiv i Ängelholm. Detta bidrog till att jag kunde dra slutsatser om åns förändrade roll i staden och därigenom framställa egna illustrationer som visar denna utveckling.

För att analysera dagens förutsättningar, situation och användning har jag använt mig av två analysmetoder. Den första metoden var en SWOT- analys, som på engelska är en förkortning för Strengths, Weakness, Opportunities och Threats, översatt till svenska blir det styrkor, svagheter, möjligheter och hot (Nationalencyklopedin, online, 2010-01-18). SWOT-analys är ett strategiskt planeringsverktyg som ursprungligen började användas inom företagsekonomin för att utvärdera hur ett företagsprojekt kan förbättra sin nuvarande situation. Idag används analysmetoden inom flera ämnesområden bland annat inom landskapsarkitektur och planering. (Wikipedia, online, 2011-01-04). Analysen innebär att ett projekts styrkor, svagheter, möjligheter och hot utvärderas för att få en uppfattning om projektets nuvarande

situation och hur den kan förbättras i framtiden samt vilka förutsättningar som finns att genomföra en sådan förändring. Med andra ord identifieras de faktorer som både är till fördel och till nackdel för projektet. (ibid.)

För att komplettera SWOT-analysen och för att skapa mig en större förståelse för Rönneås användning och betydelse för invånarna använde jag mig även av Kevin Lynch analysmetod som fokuserar på människors visuella upplevelser av en plats. I *The Image of the City* delade Kevin Lynch in landskapets element i fem visuella element; stråk, gränser, områden, knutpunkter/mötesplatser och landmärken. Det som vanligtvis brukar tas upp när det gäller Lynch-inspirerade arbeten är hur vi förhåller oss till dessa fem element när vi färdas genom vårt landskap. En viktig del i analysen och som Lynch även använde sig av när han utformade sin metod var att lyssna till allmänhetens tankar och synpunkter, eftersom det är invånarna som brukar och känner sin "hemmiljö".

Genom att väva in Lynch begrepp i fem

frågeställningar och därmed använda dem i en workshop för allmänheten var min tanke att jag skulle få reda på vilka platser och stråk utmed Rönneå som kommunens invånare anser som viktiga, vilka som har potential att utvecklas samt vilka som är svårtillgängliga och kanske även upplevs som hinder. Resultatet från workshopstillfället valde jag sedan att väva in i min SWOT-analys. Det bidrog till att analysen dels blev mer intressant men framförallt breddade det perspektivet då allmänhetens synpunkter, tillsammans med min kunskap, användes för att utvärdera åns nuvarande situation och framtida potential.

För att lyfta perspektivet och se ån utifrån landskapet och därmed underbygga mitt arbete ytterligare valde jag som avslutning att genomföra en kort litteraturstudie. För att avgränsa litteraturstudien fokuserade jag på litteratur som behandlade den europeiska landskapskonventionen. Därigenom har min förhoppning varit att kunna formulera argument som kan få kommunens politiker att förstå varför man ska satsa på Rönneå och utveckla den för kommunens invånare.

Valet av att använda mig av flera analysmetoder upplever jag som framgångsrikt då de har fungerat som en stor hjälp för att bland annat formulera utgångspunkter för hur ån kan återta sin position i staden, som varit mitt huvudmål. Sättet att kombinera SWOT-analysen med en workshop bidrog till att min utvärdering av åns styrkor, svagheter, möjligheter och hot bekräftades av invånarnas upplevelser av ån och dess omgivning. SWOT-analysen fungerade även som en stor inspirationskälla som bidrog till att avsnittet om åns möjligheter även resulterade i förslag på hur ån mer konkret kan utvecklas i framtiden.

### **Avgränsningar**

För att avgränsa arbetet har jag enbart fokuserat på ån inom tätorten. Avsnittet om åns historiska bakgrund har hållits på en översiktlig och kortfattad nivå för att istället kunna lägga fokus vid dagens situation och användning samt hur invånarna upplever sin å. Anledningen till det var för att det var inom detta område som jag hade flest frågor att besvara.

### **Produkt**

Min tanke har varit att arbetet ska fungera både som ett underlag och som inspiration för framtida förändringar. Därmed riktar sig arbetet främst mot tjänstemän på parkavdelningen, Tekniska kontoret och Stadsarkitektkontoret i Ängelholm. Tanken har också varit att den intresserade allmänheten skall kunna ta del av arbetet, vilket exempelvis kan ordnas via kommunens hemsida. Arbetet kommer att i första hand redovisas vid examinationstillfället i december 2010 men det kan självklart även komma att presenteras genom en muntlig föreläsning för Ängelholms kommun.



## KAPITEL 2 | HISTORISK ÅTERBLICK



Fig 1



Fig 2



## RÖNNEÅS FÖRÄNDRADE ANVÄNDNING

### Inledning

Röghn "Makternas å" eller Ryghn "Den laxrika ån" som Rönneå också har kallats, har varit en viktig livsnerv som påverkat Ängelholms placering och utveckling. Redan för åttatusen år sedan färdades människor i mycket primitiva farkoster på ån på för att finna jakt- och fångstplatser. Spår från denna tid och jägarfolket kan idag hittas längs med åns stränder (Kommunhistoria, online, 2010-02-02).

Rönneå är Skånes näst största å. Den har sin början i västra Ringsjön i Höörs kommun och passerar både Svalöv och Klippans kommun innan den slutligen når Ängelholm. Totalt uppnår ån en sträcka på ca 85 km, varav 20 km går genom Ängelholm. (Rönneåkommittén, online, 2010-02-09)

### Ån påverkar Ängelholms placering

Ängelholm hade historiskt sett sin början i Luntertun, ca 5 km nordväst om dagens stadskärna, se figur 2 till vänster. Den lilla

staden växte fram i anslutning till åmynningen och havet, som var känt för sin lax och sillrikedom. På befallning av den danske kungen Kristian II tvingades dock borgarna i Luntertun att 1516 flytta längre in i åfåran och riva den dåvarande staden. Anledningen var att Luntertun ur försvarsperspektiv hade ett mycket oskyddat läge precis vid havet och att flygsanden hotade att grundlägga ån. (Bengtson, I. 1962)

Problemen med flygsanden var en effekt av att all lövskog som ursprungligen fanns mellan havet och staden hade huggits ned för att få man skulle få tillgång till byggnadsvirke, bränsle och djurföda. Det var först på 1700-talet som återgärder vidtogs för att stoppa den förödande flygsanden. På uppmaning av riksdagen byggdes gårdsgårdar längs med kusten, vilka tvingade sanden att bilda vallar. Dessa planterades sedan med sandrör, strandråg och efterhand även med barrträd för att binda sanden. De områden som beskogades utgör idag Kronoskogen och Ängelholms strandskog, från områdena Haradal i norr till Sibirien i söder. (*Ängelholm från A-Ö Hembygdsboken*, 2000)

Stadens nya läge vid åkröken låg mer skyddat mot fiendeangrepp och fick en naturlig vallgrav genom att Rönneå omslöt staden på tre sidor, se figur 3 till höger. Ån i sin tur omslöt av jordbruksmark som sysselsatte många av stadens borgare och var en förutsättning för deras överlevnad. Stadsplanen hade renässansdrag med en rak huvudgata, Storgatan, som bildade en axel kring vilka rätvinkliga kvarter placerades ut. I centrum placerades ett Stortorget med kyrkan som fond. (Bengtson, I. 1962)

Den södra entrén till Ängelholm utgjordes av Engelholmsbron, som var placerad vid slutet av Storgatan. Man kunde även färdas med båt över Rönneå vid sidan om bron. När bron byggdes om på 1700-talet flyttades den drygt hundra meter åt öster för att hamna på stadens mark. Samtidigt döptes den om till Carl XV:s bro, efter den då regerande kungen. Stadens norra entré gick via Rebbelberga kyrka in mot Storgatan. (Ängelholm en hembygdsbok, 1989)

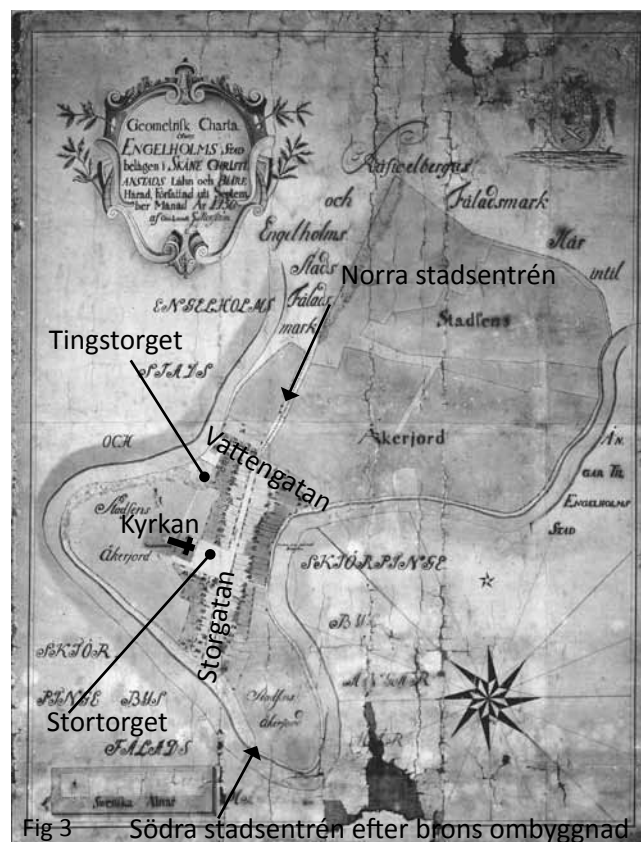


Fig 3 Södra stadsentrén efter brons ombyggnad

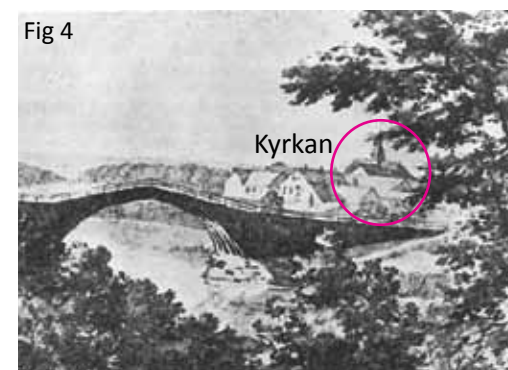


Fig 4 Södra stadsentrén utgjordes av Engelholms bro som gick över Rönneå och var det första som välkomnade besökare till Ängelholm. Till höger i bilden skymtar kyrkans klocktorn som hjälpte till att orientera besökare till Stortorget där stadens kommers ägde rum.

Kartbild över Ängelholm från 1750-talet.



Fig 5

Fotot från början av 1900-talet visar hur tomterna bakom Storgatans byggnader sträckte sig ner mot ån.



Fig 6 Nedanför Vattengatan

Vattengatan och Storgatan var Ängelholms viktiga stråk, som ledde borgarna och besökande till stadens målpunkter som fanns vid Stortorget, kyrkan och Tingstorget. Vattengatan utgjorde även stadens gräns mot landsbygden i norr och sträckte sig hela vägen ned till ån.

### Ängelholm under 1600 och 1700- talen

Som stad varade Ängelholm inte särskilt länge, då det 1547 återigen var dags för borgarna att flytta på sig. Denna gång var orsaken att staden berövats sina stadsrättigheter. Ängelholm hade inte utvecklats i den omfattning som Kristian II önskat och invånarna ombads därför att flytta till befästningsstaden Landskrona, söder om Ängelholm. Under drygt två hundra år levde sedan Ängelholm under benämningen ”fläck” vilket innebar ett mellanting av stad och landsby. Under denna tid hotades Ängelholm ständigt av krig, eldsvådor och sandflykt. (Bringmark, G. 1966)

År 1767 återfick Ängelholm sina fulla stadsrättigheter igen eftersom Ängelholm hade börjat utvecklas som handelsstad och då blivit mer jämställd med Sveriges övriga städer. De då genomförda åtgärderna mot flygsanden gjorde att staden sakta men säkert kunde börja utvidgas längs med Storgatan. (Bengtson, I. 1962)

Hantverks- och köpmanshus växte upp utmed gatan och de hade som regel långa, smala tomter ner mot Rönneå. Handeln i staden ökade och likaså hantverkeriet, där de största näringarna var inom garveri och krukmakeri. Krukmakarna gjorde bland annat lergökar som är ett blåsinstrument, vilket gav Ängelholm smeknamnet ”Lergökasta’n”. Än idag är Ängelholm känt för sina lergökar och här finns även Sveriges enda Lergökaorkester varpå namnet Lergökasta’n fortsatt kom att användas. (*Ängelholm från A-Ö Hembygdsboken*, 2000)

Stadens gräns mot landsbygden i norr var ett viktigt stråk i Ängelholm. Gatan användes bland annat för att leda ner törstiga hästar till ån och för att komma ned till en av stadens tvättplatser vid ån. Den fungerade också som en länk mellan Storgatan och Tingstorget där hästmarknader ägde rum och Ängelholms tingshus senare skulle komma att placeras. (*Ängelholm en hembygdskbok*, 1994)

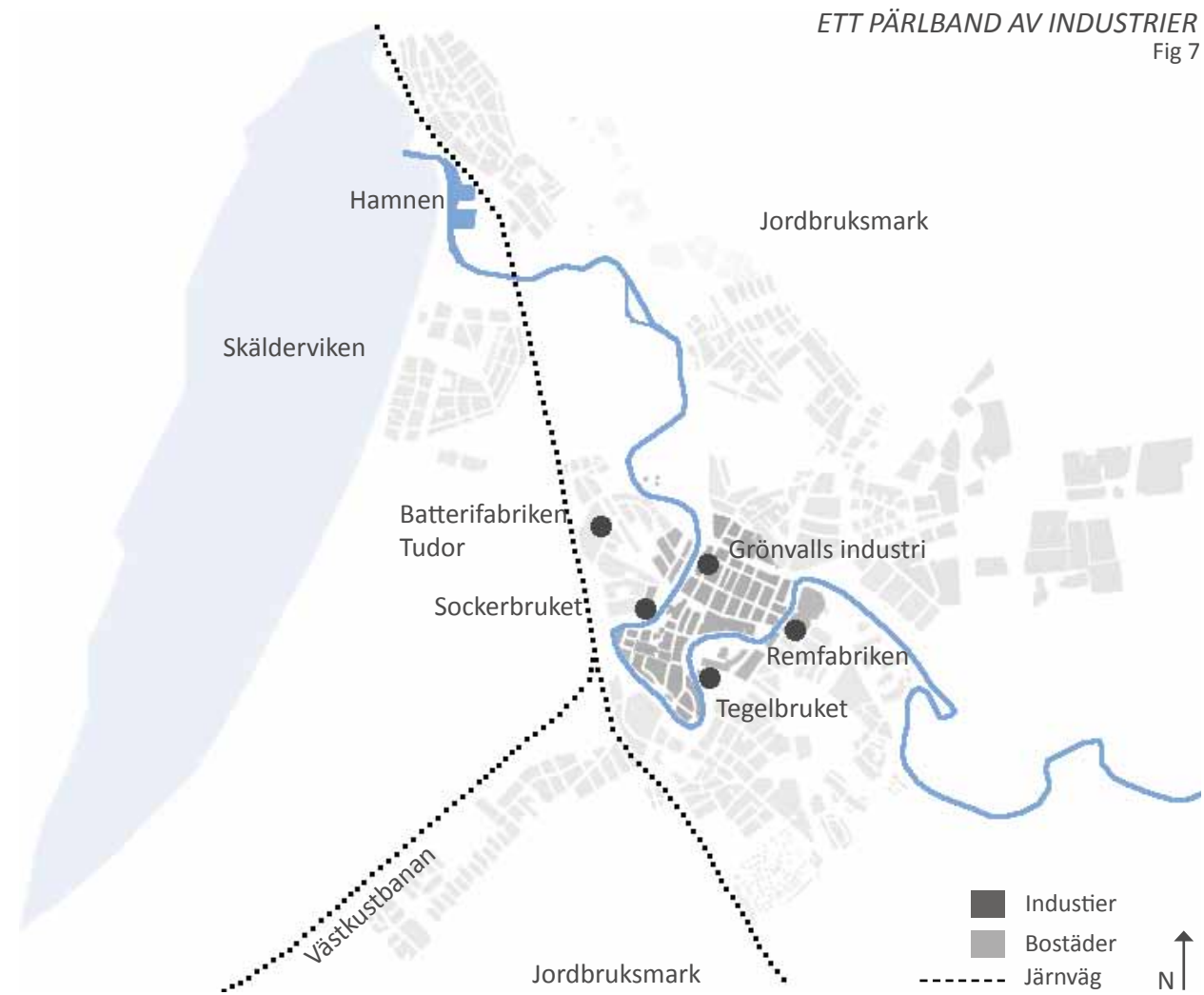
### Ängelholm utvecklas till en industristad

Det stora uppsvinget för Ängelholm kom i slutet av 1800-talet, när hamnen ute vid Skälderviken byggdes. I samband med bygget rensades också Rönneå upp för att bli mer seglingsbar från hamnen och vidare uppströms mot Sönnarslöv. Efter upprensningen startade en livlig pråm- och båttrafik där spannmål, byggnadsmaterial och andra jordbruksprodukter transporterades mellan hamnen och staden samt vidare ut till socknarna på landsbygden. (*Ängelholm en hembygdsbok*, 1989).

Hamnen i Skälderviken konkurrerades dock snabbt ut av järnvägen, som etablerades 1885 och som passerade Ängelholm, mellan Helsingborg och Halmstad. Öppnandet av järnvägen bidrog till att Ängelholm utvecklades till en industristad med dominans av större arbetsplatser. (Bringmark, G. 1966)

### ETT PÄRLBAND AV INDUSTRIER

Fig 7







Sockerbruket tillhörde en av Ängelholms stora arbetsgivare på 1900-talet. För att transportera sockerbruksarbetarna över ån användes en färja som åkande fick dra längs ett rep som var spänt över ån. År 1934 degraderades Sockerbruket till en råsaftstation som pumpade saft i en 13 km lång saftledning till sockerbruket i Hasslarp, söder om Ängelholm. (Ängelholm från A-Ö hembygdsboken, 2000)



Tegelbruket använde ån för att transportera tegelprodukter till byggplatser runt om i staden och på landsbygden. Tegelbruket har idag ersatts av Stadshuset och den stora tegelgropen norr om det har fyllts igen och gjorts om till en stor stadsdelspark.

De flesta industrierna etablerades i anknäytning till Rönneå för att de skulle kunna dra nytta av ån som transportled eller för att använda vattnet i produkttillverkningen, se figur 7 på föregående sida. (Ängelholm från A-Ö Hembygdsboken, 2000)

Grönvalls garveri, Sydsvenska remfabriken, Sockerbruket, Villans Tegelbruk och batterifabriken Tudor tillhörde de största och mest betydelsefulla industrierna i Ängelholm under 1800- och 1900-talen och de bidrog med många arbetstillfällen som sysselsatte stadens borgare. (Kommunhistoria 2, online, 2010-03-04)

Förutom industrier etablerades också många företag inom staden bland annat sparbanker och Ängelholms tidning (Ängelholm från A-Ö Hembygdsboken, 2000).

### Ängelholm som friluft- och turiststad

I slutet av 1800-talet etablerades också Engelholms brunn- och badanstalt, norr om Grönvalls läder. Detta blev början på Ängelholms period som friluft- och turiststad. Förutom brunnsskickning erbjöds en dansrestaurang, hotell och båtturer på Rönneå ut till Skälderviken. För att ge gästerna en pittoresk promenad från brunnsanstalten in mot stan anlades en grusad åpromenad som kantades av träd. (*Ängelholm en hembygdskbok*, 1989)

Intresset för brunnsskickning avtog dock ganska snabbt och i början på 1900-talet bildades istället Engelholms nya brunn- och badanstalt som enbart fokuserade på båttrafiken mellan staden och Skälderviken. (*Ängelholm från A-Ö Hembygdskboken*, 2000)

I åkröken intill brunnsanläggningen etablerades på slutet av 1800-talet även ett badhus. Badverksamheten blev dock kortvarig och år 1876 öppnades kafé Rönnevik, i det som ursprungligen byggts som badhus, där det var våfflor och punsch som var huvudattraktionen. Till kaféet kom många



Fig 11

Den pittoreska åpromenaden finns kvar än idag och benämns ofta som västra promenaden, vilket syftar till att den ligger väster om Storgatan.

gäster för att njuta på balkongen med utsikt över ån och under lördagarna var det alltid fullsatt. (ibid.)

För att ge invånarna fler möjligheter till rekreation anlades 1930 en park intill Carl XV:s bro. Parken hade ett vackert läge utmed Rönneå och fick namnet Tullportsplatsen efter stadstullen som tidigare låg i området. I parken planterades exotiska trädslag, buskar och olika blommor och det anlades även en stor gräsmatta som bland annat användes till picknick. (ibid.)

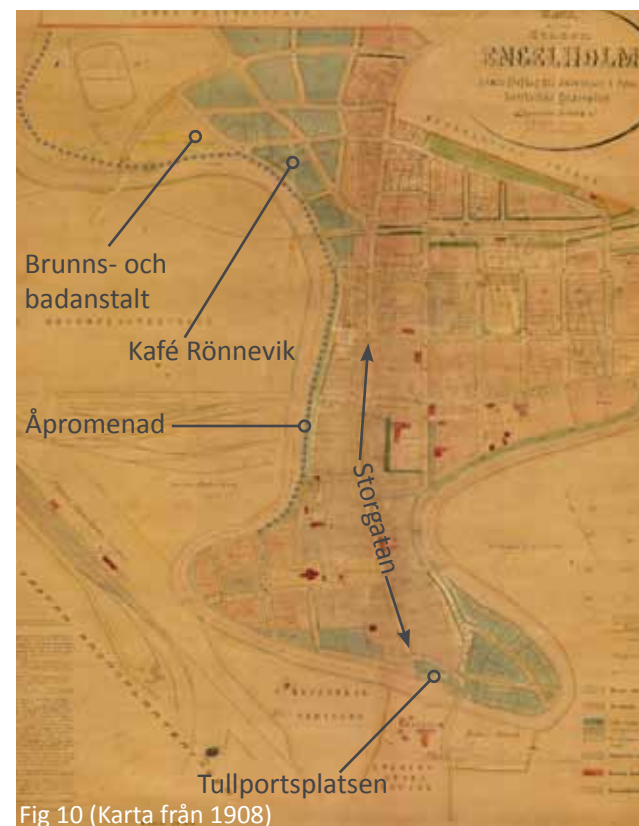


Fig 10 (Karta från 1908)

Det var inte enbart industrierna som etablerades i anknytning till ån. Stadens rekreations- och turistmål var också placerade i åns närhet vilket gjorde dem tillgängliga med båt.



Fig 12

Starby Hosta underlättade för landsbyborna att ta sig in till stadens marknader och aktiviteter.

### Landsbygdsborna tar båten till stan

I början av 1900-talet ökade även Ängelholms attraktivitet som marknadsplats, vilket kan ses som ett resultat av den livliga pråmtrafiken där sockerbetor och spannmål transporterades. Invånare på landsbygden behövde ett effektivt färdmedel som tog dem in till stadens marknader. Starby, uppströms ån, bildade därmed 1912 båtforeningen Rönne som köpte in en motorfärja för att nyttja ån som färdväg för persontrafik. (*Ängelholm 2005 en hembygdsbok*, 2004)

Båten som döptes till Rönne, men i folkmun kallad för Starby Hosta på grund av sitt motorljud, gick två turer om dagen i vardera riktningen på den elva kilometer långa sträckan mellan Starby och Ängelholm. Längs turen in till staden stannade Starby Hosta till vid fyra småsamhällen, innan den nådde sin slutstation vid mejeriet på Östergatan. Sommartid fortsatte turen hela vägen ut till Skäldervikens badpaviljong och friluftsbad, som var ett populärt besöksmål för både turister och invånarna. (ibid.)

Under krigsåren 1917 -1918 var sommartrafiken dock mycket begränsad på grund av att det fanns svårigheter med att finna drivmedel till båten. Sommaren 1919 kom trafiken igång som vanligt igen men då minskade istället passagerarantalet. Anledningen var att etanolen som drivmedel fick stor genomslagskraft och bil och buss började ersätta båten som transportmedel. (ibid.)

Färjan Starby Hosta såldes 1922 och övergick till Ängelholms havsbad som använde den till sommartrafik mellan staden och Skälderviken fram till 1930 då båten helt togs ur bruk (ibid.).



### Rönneå förorenas

Resultatet av industriernas och borgarnas långvariga användning av åvattnet var att det blev kraftigt förorenat. Boende i staden drog nytta av ån i sin vardag och tvättade kläder, badade och tömde sitt avfall däri. Varje höst släppte Sockerbruket ut betresten vilket bidrog till att Rönneå fylldes med trådar och slam. Garvindustierna i sin tur gav vattnet en viss mättnad och odör. (*Ängelholm en hembygdsbok*, 1994)

De starkt förorenade vattnet spred vattenburna sjukdomar, polio och paratyfus och skadade det rika fiskbeståndet så att många arter helt försvann. Den dåliga vattenkvaliteten påverkade också trivselen negativt med sin stank och de slampartiklar som grumlade vattnet. Som ett steg i att förbättra vattenkvaliteten anlades 1960 ett reningsverk i Nybroskogen. (*Ängelholm 2009 en hembygdsbok*, 2009)

1978 bildades också en Rönneåkommitté vars syfte var att kontrollera vattenkvaliteten inom åns avrinningsområde. Kommittén finns kvar än idag och utför varje månad provtagningar för att hålla koll på näringsläckage från jordbruken. Restriktionerna har medfört att ån lyckats återhämta sig bra men ur bakteriologisk synpunkt är det fortfarande inte lämpligt att bada eller dricka vattnet. (Rönneåkommittén, online, 2010-02-09)



Fig. 13

Tvättplatserna bildades längs de sträckor där åkanten var låg och lättillgänglig. En av stadens många tvättplatser fanns norr om Grönvalls garveri och fungerade även som en mötesplats för stadens pigor.

## RÖNNEÅ I STADSUTVECKLINGEN

Rönneås användning och betydelse för Ängelholm som stad har förändrats i takt med stadsutvecklingen. Vid Ängelholms grundande fungerade ån som en skyddande vallgrav som omslöt staden på tre sidor och även bildade en naturlig gräns mellan bebyggelse och landsbygd, se figur 14. När hotet utifrån avtog och Ängelholm utvecklades till industristad övergick ån från att vara en vallgrav till att bli en livsviktig transportled och en förutsättning för invånarnas vardagsliv, se figur 15.

Efter krigsåren på 1900-talet fick det fossila bränslet och elektriciteten en stor genomslagskraft, vilket bidrog till att infrastrukturen och industriverksamheter i många svenska städer genomgick en förändring och effektivisering. Dåtidens transportmöjligheter som mestadels utfördes till fots, båt eller häst och vagn ersattes av järnvägen och bil. (Riksantikvarieämbetet, online, 2010-05-06 )

För Ängelholms del innebar det att Rönneå som transportled ersattes av bilvägar och när Ängelholm expanderade långt utanför åslingan ställdes nya krav på stråk och transportleder i stadens ytterområden. De nya industrier som etablerades anlades intill de nya transportnätverken i Ängelholms ytterområden och i centrum utvecklades istället bostadsområden på tidigare industritomter. Detta gjorde att ån inte längre var en förutsättning för Ängelholms utveckling som stad och därmed hamnade detta tidigare livgivande vattendrag allt mer i skymundan.

Idag har Rönneå utvecklats till en industriell kvarlämning som helt har hamnat i skugga av den expanderade staden och på många platser utgör den en barriär mellan stadsdelarna, se figur 16. Ån används enbart till friluftsliv på de sträckor där tillgängligheten och framkomligheten tillåter det.

## RÖNNEÅ PÅ 1500- TALET

Fig 14



Rönneå fungerade som en skyddande vallgrav och bildade även en gräns mellan stad och landsbygdens jordbruksmark.

## RÖNNEÅ PÅ 1800- TALET

Fig 15



Etableringen av järnvägen bidrog till att Ängelholm utvecklades till en industristad. Industrierna anlades dock även fortsättningsvis i anslutning till ån för att dra nytta av den som transportled av material och industriprodukter. Stadens målpunkter och bebyggelse höll sig också inom den trygga åslingan, vilket bidrog till att Ängelholm enbart expanderade försiktigt norrut.

## RÖNNEÅ IDAG

Fig 16



Som en följd av ökade arbetstillfällen har Ängelholm expanderat långt utanför åslingan, vilket har bidragit till att Rönneå integrerats i staden. Industriverksamheten har flyttats till stadens ytterområden där en viss handelverksamhet också finns. Rönneå har därmed förvandlats till en industriell kvarleva utan någon betydande funktion för Ängelholm som stad.

### Ängelholms fortsatta stadsutveckling

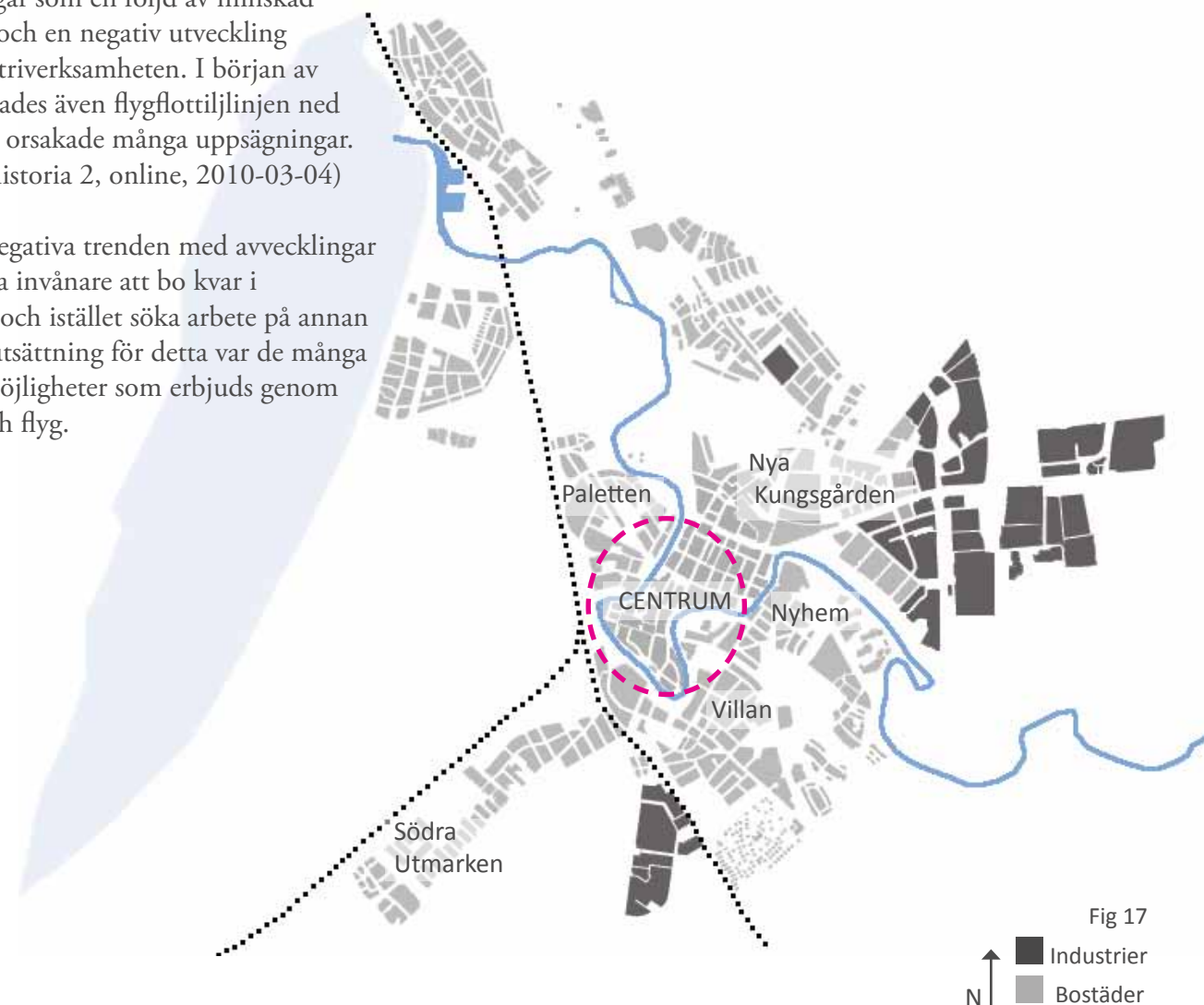
Ängelholm fortsatte att växa som arbetarstad vid andra hälften av 1900-talet då den skånska flygflottiljlinjen F10 anlades i Barkåkra, ca 7 km nordväst om stadskärnan. F10 blev en stor arbetsgivare inom kommunen och det blev också Ängelholms lasarett, som utvecklades till ett centralsjukhus med de flesta vårddisciplinerna. Som en följd av de ökade arbetstillfällena blev antalet invånare i staden fler och efterfrågan på bostäder ökade kraftigt, vilket bidrog till att Ängelholm expanderade. (Kommunhistoria 2, online, 2010-03-04)

Öster om åslingan byggdes bostadsområdena Nya Kungsgården, Nyhem och Villan med flerfamiljs- och kedjehus. Väster om stan byggdes bostadsområdet Paletten med enplansvillor. Expansionen fortsatte på 1980- och 1990-talet men då var det främst i stadens södra delar som nya bostadsområden växte fram. (*Ängelholm från A-Ö Hembygdsboken*, 2000)

Redan i slutet av 1980- talet började dock Ängelholm att drabbas av många nedläggningar som en följd av minskad efterfrågan och en negativ utveckling inom industriverksamheten. I början av 2000-talet lades även flygflottiljlinjen ned vilket också orsakade många uppsägningar. (Kommunhistoria 2, online, 2010-03-04)

Trots den negativa trenden med avvecklingar valde många invånare att bo kvar i Ängelholm och istället söka arbete på annan ort. En förutsättning för detta var de många pendlingsmöjligheter som erbjuds genom tåg, buss och flyg.

ÄNGELHOLMS STADSUTVECKLING PÅ 1900-TALET



## KAPITEL 3 | FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FRAMTIDEN

## ÄNGELHOLM SOM STAD IDAG

Ängelholms kommun är idag en del av den expansiva Öresundsregionen och stadskärnan har sedan länge expanderat utanför den trygga åkröken. Stadens attraktiva läge utmed Skälderviken och de goda pendlingsmöjligheterna med tåg längs Väst kustbanan och närheten till Ängelholm-Helsingborgs flygplats gör att många väljer att bosätta sig i här.

I september 2009 passerade invånarantalet 39 000 och enligt kommunens senaste översiktsplan beräknas antalet invånare att fortsätta stiga med i snitt 300 invånare/år de nästkommande tjugo åren. Visionen är att låta staden fortsätta expandera söderut och ett omfattande planeringsarbete pågår för fullt. Stadsarkitektkontoret skissar på en ny stadsdel i södra Ängelholm och tanken är att området ska rymma över tusen nya bostäder samt erbjuda offentlig och kommersiell service. (Översiktsplan för Ängelholms kommun, online, 2010-02-09)

Den stora industriverksamheten har idag ersatts med ett väldifferentierat näringsliv med tyngdpunkt på små och medelstora företag. Flest arbetsplatser finns inom vård och omsorg, handel, försäljning och kommunikation. (Ängelholms näringsliv, online, 2010-02-26)  
De senaste två åren har dock Ängelholm, precis som resten av Sverige, drabbats av en stigande arbetslöshet till följd av lågkonjunktur. (Kommunfakta, online, 2010-02-15)

Trots den stigande arbetslösheten upplevs Ängelholm som en stad med positiv anda, där man tror på en fortsatt expansion. Kommunen satsar förfullt på en centrumförnyelse och enligt Ängelholms cityförening finns det stor efterfrågan från många kedjor och butiker som önskar etablera sig i Ängelholm. Dessutom skissas det på ett nytt badhus och centralt placerade bostäder. (*Vi i Ängelholm*, 2010)





Ortofotot från 2007 visar hur staden har tagit omgivande jordbrukslandskap i anspråk och expanderat långt utanför åslingan. Skyddsplanteringen mot flygsanden på 1700-talet utgör idag stadens stora rekreationsområden och sträcker sig ända ut mot Skälderviken i väster.



## **BEBYGGELSE & INFRASTRUKTUR**

### **Bostadsbebyggelse**

Ängelholms tätort har under 1900- och 2000-talen expanderat åt norr, öster och söder i det omgivande jordbrukslandskapet.

I historisk tid fungerade Rönneå som en gräns mellan stadsbebyggelsen och det omgivande jordbrukslandskapet. Denna gräns har idag förflyttats utåt mot stadens periferi och utgörs istället av Kungsgårdsleden. Allt eftersom bebyggelsen expanderat har fler bostäder kommit att gränsa till ån. Rönneås slingrande form gör dessutom att den passerar många av Ängelholms stadsdelar på sin färd ut mot Skälderviken.

### **Handels- och industriområden**

Ängelholms största industri- och handelsområden ligger numera på båda sidor om motorvägen. I dessa områden har större handelskedjor som kräver stora butiksytor och många transporter etablerats. I och med att de flesta av Ängelholms industrier har lokaliserats till stadens utkanter, i norr, öster och söder, har utrymmet längs ån kunnat avsättas för

bostadsbebyggelse. Att bilvägarna har ersatt åns funktion som transportled skapar även möjligheter för annan verksamhet på och kring ån.

### **Entréer till staden**

Entrén till Ängelholm sker från motorvägsavfarterna i norr eller söder och fortsätter sedan in via Klippanvägen, alternativt Östra Vägen. Entré kan även ske från landsvägarna norr och söder om centrum och samtliga dessa vägar länkas slutligen samman av Kristian II väg.

### **Huvudstråk inom stadskärnan**

Huvuddelen av biltrafiken i de centrala delarna av stan förmedlas via Nybron-Havsbadsvägen, Landshövdingevägen, Järnväggsgatan och Östra Vägen. Havsbadsvägen är enda stråket som leder ut mot havet och är, speciellt under sommarmånaderna, en mycket trafikerad led. Längs med samtliga stråk finns gång- och cykelvägar och de trafikeras även av busstrafik. Storgatan tillhör också huvudstråken inom staden där den mittersta delen har gjorts om till shopping- och gågata med diverse butiker, offentlig verksamhet och service.

Danielslundsvägen är ett stråk som går från Storgatans norra del och fortsätter ut mot Skälderviken där småbåtshamnen ligger. (Trafikplan för Ängelholm, online, 2009-12-15)

### **Järnvägspår**

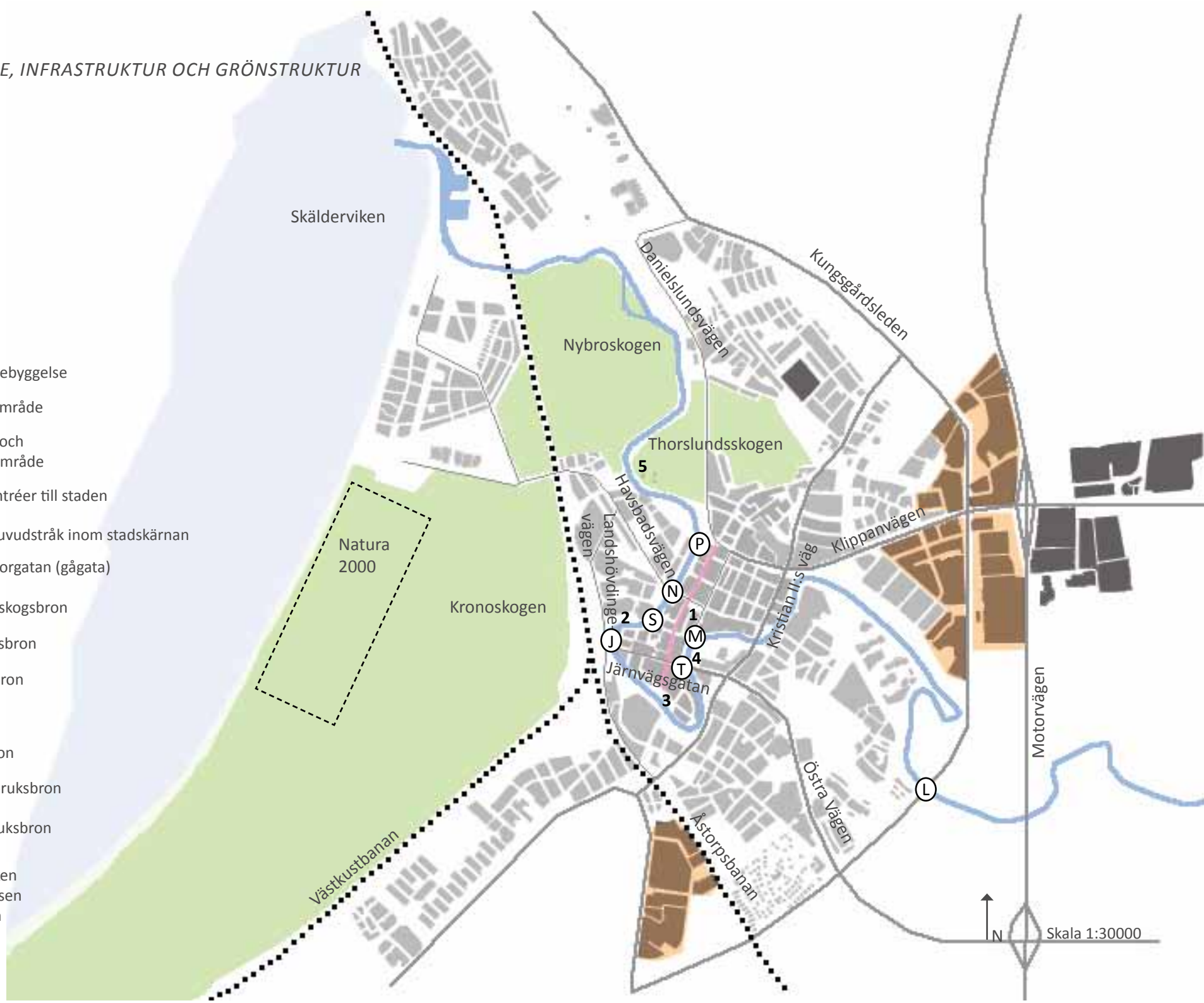
I Ängelholm finns två järnvägar, Väst kustbanan och Åstorpsbanan. Väst kustbanan går mellan Malmö- Göteborg och har Ängelholm som en av sina hållplatser. Väst kustbanan går väster om centrum och trafikeras av både pendeltåg och godståg. I dagsläget håller banan på att bli utbyggd till dubbelspår för att öka kapaciteten och skapa bättre förutsättningar för pendeltåg, snabbtåg och godståg att trafikera sträckan. Sträckan norr om Ängelholm kommer, enligt nuvarande planering från banverket, vara utrustad med dubbelspår 2014. (Banverket 1, online, 2010-03-15)

Åstorpsbanan går längsmed västkustbanan för att sedan vika av österut mot Åstorp. Tågtätheten är betydligt lägre på denna sträcka jämfört med Väst kustbanan och trafikeras enbart av godståg.

# BEBYGGELSE, INFRASTRUKTUR OCH GRÖNSTRUKTUR

Fig 19

- Bostadsbebyggelse
- Industriområde
- Industri -och handelsområde
- Entréer till staden
- Huvudstråk inom stadskärnan
- Storgatan (gångata)
- L Ludvigaskogsbron
- J Järnvägsbron
- M Mejeribron
- N Nybron
- P Pyttebron
- S Sockerbruksbron
- T Tegelbruksbron
- 1 Stadsparken
- 2 Järnvägsparken
- 3 Tullportsplatsen
- 4 Rosentäppan
- 5 Tullakrok



## GRÖNSTRUKTUR

### Skogs- och rekreationsområden

Kronoskogen och Ängelholms strandskog tillhör Ängelholms större frilufts- och rekreationsområden och ligger utmed kusten, väster om stadskärnan, se figur 19 på föregående sida. Skogen är resultatet av den skyddsplantering som ägde rum på 1700-talet mot flygsanden och består till största delen av tallskog och barrblandskog med inslag av ek. (*Ängelholm från A-Ö Hembygdsboken*, 2000)

Kronoskogens sydvästra del ingår i riksintresse Natura 2000 och innehåller ett mycket rikt djurliv med ovanliga fågelarter och en del grod- och kräldjur. I skogen finns även inlandsdyner av sand som bildades av flygsanden på 1700-talet vilket har gett området en kuperad och varierad terräng. Länsstyrelsen arbetar för närvarande med att göra området till naturreservat för att bevara den unika miljö som finns där. (Naturvårdsprogram, online, 2010-03-15)

I skogen finns vandrings slingor med olika längd och en terräng som är utmärkt att användas av föreningar, motionärer och turister.

Nybroskogen, se figur 19 föregående sida, är ett annat tätortsnära rekreationsområde som ligger väster om Rönneå och som också är en del av skyddsplanteringen från 1700-talet. I skogen finns ett elljusspår och Ängelholms kanot- och roddklubb håller även till i området.

Det tredje skogsområdet, Thorslundskogen, är ett av stans mindre rekreationsområde och ligger norr om centrum, se figur 19 föregående sida. I skogen ligger Ängelholms Hembygdspark med ett stort utbud av nöjen och avkopplingsmöjligheter som lockar många besökare. Väster om Hembygdsparken ligger Tullakrok som sedan lång tid tillbaka har varit en mötesplats för fester, basarer, utställningar, konserter och politiska möten. Idag används området till mindre och mer spontana sammankomster av invånarna, som t.ex. brännboll, picknick och grillning. (*Ängelholm från A-Ö Hembygdsboken*, 2000)

### Parkmiljö i anslutning till ån

Inom tätorten finns tre parker i direkt anslutning till Rönneå. Tullportsplatsen vid Storgatans södra del är en lugn oas som används till picknick och avkoppling. Nyligen utrustades parken med två grillplatser och

bänkbord vilka används flitigt av invånarna. Det vackra läget utmed Rönneå har medfört att det är ett populärt område för bröllops- och familjefotograferingar. Parken innehåller perenn och sommarblomsplanteringar samt exotiska trädslag och buskar som kaukasisk vingnöt, gudaträd och rhododendron.

Rosentäppan är en liten fickpark som ligger norr om Östra Vägen och intill Rönneå. Parken besöks av äldre och boende i det intilliggande bostadsområdet och innehåller sittplatser i en lummig miljö. Östra Vägen upplevs som störande och utsikten mot ån hindras av ett plank. Parken var Ängelholms egen present till stadens 450-års jubileum och utformades av den dåvarande stadsträdgårdsmästaren i Stockholm, Holger Blom. (*Ängelholm från A-Ö Hembygdsboken*, 2000)

Järnvägsparken öster om stationen används som ett stråk mellan stationen och staden. Parken fungerar som en entré för besökare som färdas kollektivt men det saknas möjligheter att slå sig ner och njuta av Rönneå, som slingrar sig förbi parkens östra sida. Järnvägsparken upplevs som mörk och inbjuder inte till någon längre vistelse.



REKREATIONSOMRÅDEN OCH PARKMILJÖ I ANSLUTNING TILL RÖNNEÅ



Fig 20 Kronoskogen



Fig 21 Roddklubben i Nybroskogen



Fig 22 Hembygdsparken



Fig 24 Tullportsplatsen



Fig 23 Tullakrok



Fig 25 Rosentäppan



Fig 26 Järnvägsparken

## SERVICE & TURISM

### Service i centrum

Storgatan har utvecklats till Ängelholms shoppingstråk och sträcker sig ner mot Rönneå i söder, se figur 27. Längs stråket finns ett stort utbud av bland annat restauranger, caféer, klädesbutiker och diverse heminrednings- och elektronik affärer.

I centrum ligger även stadshuset, stadsbiblioteket, järnvägsstationen och badhuset. Gemensamt för dessa verksamheter är att de, förutom att vara central placerade, även ligger i anknytning till ån.

### Skolverksamheter

Inom Ängelholms tätort finns gott om skolor varav fyra av dessa, två grundskolor och två gymnasium ligger i anslutning till Rönneå. Förutom den visuella kontakten saknas det tillgänglighet till ån vid skolorna.

### Sportverksamheter

Ängelholm har ett välutvecklat idrottsliv med framgångar inom bland annat ishockey, volleyboll och fotboll. Inom tätorten finns

ett stort utbud av motionsanläggningar och många av de kommunala idrottshallarna hyrs ut till föreningar och privatpersoner under kvällar och helger. Ängelholms rodd- och kanotklubb ligger i Nybroskogen i anslutning till ån och hyr bland annat ut kanoter till privatpersoner. I Nybroskogen ligger även en mindre idrottshall.

Ängelholms badhus ligger centralt intill Rönneå men kommer att ersättas med ett nytt inom de närmaste åren. Förslaget är att placera ett nytt badhus nedanför sjukhuset i anslutning till ån. I skrivande stund har dock inget slutgiltigt beslut tagits och en politisk debatt pågår för fullt.

### Turistattraktioner

Längs med Rönneå finns två populära turistattraktioner, Sveriges järnvägmuseum och Hembygdsparken, som varje år besöks flitigt av både turister och invånare i kommunen.

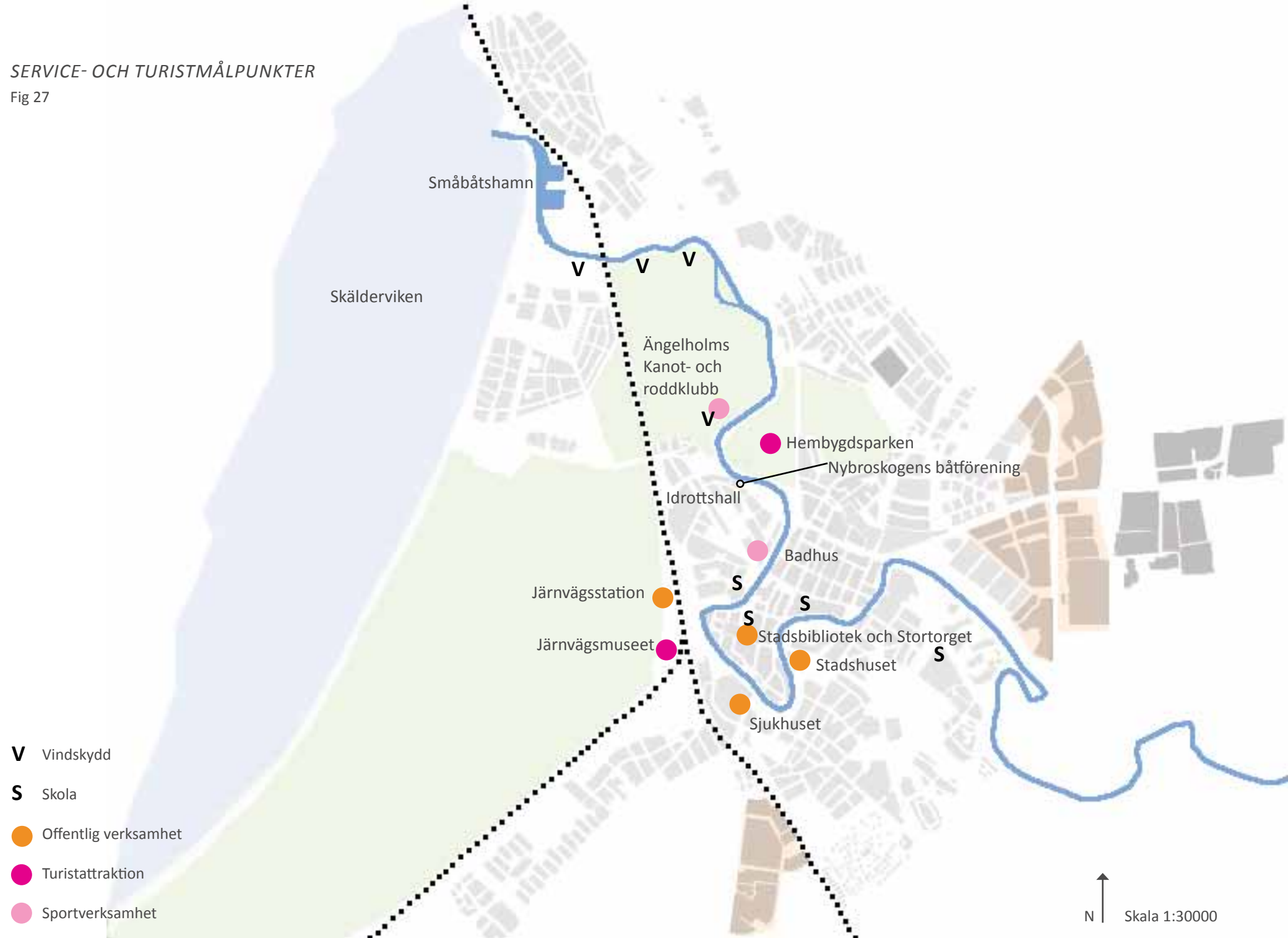
Sveriges järnvägmuseum ligger söder om stationen och nås via en gång- och cykeltunnel under järnvägen. Museet ligger i ett gammalt

lokstall som blivit tillbyggt och visar svenska järnvägshistorian och utveckling fram till idag. Förutom en basutställning anordnas varje år olika tema utställningar som oftast har anknytning till järnvägar, men det är inte alltid så. (Banverket 2, online, 2010-04-12)

Hembygdsparken grundades 1935 av Ängelholms hembygdsförening för att ge invånarna en plats för avkoppling och nöje. Parken innehåller en djurpark med nordiska djur, lekplats, café och restaurang samt fem olika museer som visar Ängelholms historia. Under sommarmånaderna hålls en rad olika sammankomster i parken som t.ex. Valborgsmässofirande och nationaldagsfirande, men det förekommer även andra nöjen och utställningar som lustspel och lergökarally (en veteranbilsutställning). Det varierade utbudet lockar många åldersgrupper och besökare både från kommunen och utifrån. (Ängelholms kommun 2, online, 2010-03-01)

## SERVICE- OCH TURISTMÅLPUNKTER

Fig 27





Skäldervikens småbåtshamn



Fig 28

Båtplatsen i Nybroskogen



Fig 29

## FÖRENINGSG- OCH FRILUFTSVERKSAMHET

### Vandrarföreningen

Ängelholms vandrarförening har upprättat vandrings slingor av varierad längd och terräng i de tätortsnära rekreationsområdena, Nybroskogen, Thorslundsskogen och Kronoskogen. Slingorna går delvis längs med ån och delvis genom staden och skogen vilket ger en varierad upplevelse och utnyttjas av motionärer, föreningar och turister.

### Friluftsliv och fiske

I Rönneås utlopp ligger Ängelholms småbåtshamn med plats för drygt 500 båtar. Hamnen är ett attraktivt inslag med pittoreska fiskarstugor och bryggor som lockar till sig besökare med och utan båt. (Ängelholms föreningshamn, online, 2010-04-12)

I Nybroskogens sydöstra del ligger en mindre föreningsbåtplats väl integrerad med skogen och ån. De små båthusen är inpassade och byggda kring träden och två enkla träbryggor ligger längs med åstranden. Båthamnen är

en vacker blickpunkt från åpromenaden vid Hembygdsparken och ger området liv och rörelse.

### Fiske

Tillgången på fisk i ån är god vilket har bidragit till ett utbrett sportfiske. Havsöringspremiären i början på mars varje år är en stor folkfest och tradition där det framförallt är i åns utlopp som fisket bedrivs. Längre in i ån sker fiske av atlantlax och västkustöring och under våren stiger laxen upp i Rönneå för att leka i åns tillflöden vilket lockar många sportfiskare. Ängelholms fiskeförening tillhandahåller fem rastplatser längs ån som är utrustade med vindskydd, bänkbord och bryggor, se figur 27 föregående sida. (Ängelholm 2002 en hembygdskbok, 2001)



## KAPITEL 3 | **PLANER FÖR FRAMTIDEN**



Fig 30

#### Pågående projekt i ånära områden

- |                              |                           |
|------------------------------|---------------------------|
| 1 Visionen om Kwartet Falken | 3 Rönne park              |
| 2 Ny bro- och vägförbindelse | 4 Visionen om Hälsostaden |

## PÅGÅENDE PROJEKT

I takt med att Ängelholm har expanderat har Rönneå hamnat alltmer i skymundan och väldigt lite har gjorts för att utveckla och framhäva ån. Stadens politiker och planerare har dock de senaste åren börjat intressera sig för ån och insett dess värde att utvecklas till ett centralt rekreationsstråk. I översiktsplanen från 2004, finns Rönneå med som en av huvudpunkterna för framtida satsningar för ökad tillgänglighet för invånarna.

För att få en förståelse för hur Ängelholms politiker och planerare tänker sig en utveckling av Rönneå har jag valt att även studera de pågående projekt, som berör ån inom tätorten. I skrivande stund finns det fem projekt som berör ån och dess närliggande områden. Ett av projekten behandlar åns hela utsträckning inom kommungränsen, medan resterande projekt enbart fokuserar på mindre områden inom tätorten.



Fig 31 Åpromenaden



Fig 32 Kvarteret Falken med centrumbryggan

### Kvarteret Falken

Kvarteret Falken, markering 1 i figur 30, ligger utmed Storgatan med närhet till Rönneå och järnvägsstationen. Idag innehåller kvarteret bostadsfastigheter med verksamheter i bottenplan. Närmast ån finns en stor bilparkering som bland annat nyttjas av besökande till affärerna. Kvarteret Falken har ett av stadens mest attraktiva lägen med närhet till ån men upplevs i dagsläget som tråkigt och outnyttjat.

Fastighetsbolaget Backahill som äger kvarteret har insett detta och har en vision om att göra området mer attraktivt och vill erbjuda fler bostads- och butikslokaler. Tillsammans med arkitektkontoret Möller Arkitekter har de arbetat fram ett gestaltungsförslag på hur området skulle kunna utvecklas.

Deras idé är att uppföra fem nya bostadshus i kvarterets västra del, där det idag finns en bilparkering. Husen närmast Vattengatan ska vara tillgängliga för verksamheter i bottenplan, medan resterande våningar planeras för bostäder. För att uppmärksamma ån och göra den visuellt tillgänglig är tanken att alla butikslokaler ska vara uppglasade mot vattnet. (Möller arkitekter, online, 2010-03-15)

Åpromenaden ska i sin tur utrustas med en stor centrumbrygga med båtplats för turistbåten Laxen. I anslutning till Vattengatan finns även ett förslag på att anlägga en "centrumtrappa" med breda gradänger som kan användas till sittplatser med utsikt över ån. För att sammanlänka Storgatan med stationsområdet finns också ett förslag på en ny gång- och cykelbro mellan Vattengatan och Sockerbruksområdet. (ibid.)

*Förslag från Möller Arkitekter på hur Kvarteret Falken och åpromenaden kan utvecklas för att bli en attraktiv mötesplats för ängelholmsborna.*

Stadsarkitektkontorets plansamordnare, Annika Cronsioe, säger att kommunen är positiva till Backahills initiativ att utveckla området kring ån. Kommunen har dock invändningar mot husens skala och anser att de höga husen bryter allt för mycket mot den småskaliga bebyggelsen söder om Vattengatan. Enligt Cronsioe upplevs även centrumtrappan som alltför storslagen för en liten kommun som Ängelholm och hon tror därmed inte att trappan kommer att vara aktuell i ett första skede om förslaget verkligas. Nästa steg i projektet är att stadsarkitektkontoret under hösten 2010 ska göra en ny detaljplan över kvarteret. (Cronsioe, A. Muntligen, 2010).



Fig 33

*Debatten om en ny bro- och vägförbindelse upprör många ängelholmsbor som anser att ett av Ängelholms vackrare landmärken, Pyttebron, kommer att försvinna.*

### **Ny broförbindelse**

I början av 2010 kom en ny trafikplan för Ängelholm ut på remiss. Här finns bland annat ett förslag på en ny väg och broförbindelse över Rönneå, markering 2 i figur 30, för att avlasta den idag kraftigt trafikerade Nybron och Havsbadsvägen. Den nya förbindelsen ska fortsätta västerut från Klippanvägen och är tänkt att gå över Rönneå, via en ny bro intill Pyttebron, varifrån den ska fortsätta via den befintliga gång- och cykelvägen som länkas samman med Havsbadsvägen längre fram.

Förslaget innebär att trafiken utmed Storgatan och Östergatan kommer att minska till fördel för cyklister och gående. Fördelen med en ny väg är också att tillkommande bebyggelse utmed västkustbanan fångas upp bättre. (Trafikplan för Ängelholm, online, 2010-02-15)

Förslaget har vållat stor debatt hos såväl invånare som hos politiker. Boende i området är kritiska till att miljön kring Pyttebron, som är ett välkänt landmärke för Ängelholmsborna, kommer att förändras. De menar också att deras hus kommer att minska i värde om en

ny bilväg dras fram mellan husen och ån. (Ängelholm Helsingborgs dagblad 1, online, 2010-02-27)

Naturskyddsföreningen i Ängelholm har åsikter om att den nya broförbindelsen och vägen kommer att leda till att en stor del av Nybroskogen kommer att påverkas negativt och försvinna. Deras förslag är istället att en ny väg kan dras längs med järnvägen istället för genom Nybroskogen eftersom det kommer att spara skogen mer. (Ängelholm Helsingborgs dagblad 2, online, 2010-03-04)

Debatten om Pyttebron var aktuell under valet i september 2010 och det har i skrivande stund inte tagits några beslut om hur förslaget kommer att förverkligas eller omarbetas.



### Rönne park

Under våren 2010 har ett nytt bostadsområde i anslutning till ån uppförts. Området, kallat Rönne Park, markering 3 i figur 30, består av tre höga hus med bostadsrätter, vilka kan erbjuda utsikt över ån. De boende har även tillgång till en stor båtbygga i anslutning till ån och tanken är också att ett gemensamhetshus ska anläggas intill åpromenaden.

I samband med bygget breddades även den allmänna åpromenaden och utrustades med ny grusbeläggning. Tanken är att åpromenaden ska förbättras ytterligare med ny belysning och fler sittplatser. (Backahill, online, 2010-03-15)



*Rönne park ligger integrerat i en lummig natur och ett stenkast från Rönneå. Bostadsrättsföreningen har efter tillstånd från kommunen uppfört en båtbygga på kommunal mark, som ligger precis nedanför husen. Frågan är dock om de boende i Rönne park kommer att betrakta bryggan som deras privata, eller om allmänheten kommer tillåtas att använda sig av den?*

### Hälsostaden

Hälsostaden, markering 4 i figur 30, är ett projekt som befinner sig i ett övergripande diskussionsstadium, där Peab, fastighetsbolaget Wihlborg och Region Skåne har gått samman och bildat ett bolag, Hälsostaden AB. (Cronsioe, A. Muntligen, 2010-03-11)

Deras vision är att samla sjukhuset till en plats kallad hälsostaden som förutom sjukhus ska erbjuda ett varierat utbud av hälso- och friskvårdsverksamheter, hotell och bostäder. Hälsostaden AB vill bland annat att Ängelholms nya badhus anläggas i området. Deras idé är att badhuset placeras i anslutning till ån, mittemot Tullportsplatsen, och att området förbinds med en ny gång och cykelbro till Storgatan. För att göra området mer lättillgänglig vill Hälsostaden AB också att Carl XV:s bro ska öppnas upp för biltrafik. (ibid.)

## ÅTGÄRDSPLAN FÖR HELA ÅN

### Rönneå - Ängelholms kommuns livsnerv

I februari 2010 startade Ängelholms kommun, efter initiativ från tekniska chefen Kenth Hasselgren, ett förvaltningsövergripande projekt som fokuserar på Rönneås framtida utveckling (Hansson, L. Muntligen, 2010). Målet med projektet är att ta fram en åtgärdsplan för att höja värdet, skapa underlag och förutsättningar för ett framtida Rönneåprojekt med inriktning att ån ska bli en levande del på landsbygden och staden året runt och erbjuda plats för båttrafik, bryggor, rastplatser, rekreation, restauranger, caféer, handel och företagsamhet m.fl. aktiviteter. Vid ån ska finnas en naturlig känsla av trygghet och trivsel. Att bo med vattenkontakt ska bli en attraktion. (Hasselgren, K. & Hansson, L. 2010)

I arbetet med projektet har bland annat allmänheten fått vara med och lämna synpunkter och idéer om åns utveckling. På stadsbiblioteket och bokbussarna i Höja och Starby har en enkät om ån funnits tillgänglig och det har också anordnats en workshop där

boende på landsbygden och i staden har fått vara delaktiga. Projektledaren Lene Hansson gav mig en ledande roll i workshopen, under min projektanställning på Tekniska kontoret, där jag tilldelades huvudansvaret för att arbeta fram en metod på hur workshopen skulle genomföras. Jag fick även ansvar för att föreläsa om åns förändrade roll och användning i Ängelholm, som presenterades vid workshopstillfällena.

Tillsammans med projektledaren Lene Hansson bestämde jag att workshopen skulle delas in i två möten för att få möjlighet att lyssna till alla åsikter. Båda dessa workshops hade samma upplägg, men det första mötet fokuserade på ån i landsbygden och det andra på ån inom tätorten. Anledningen till att jag valde denna indelning är att jag anser att man har störst intresse av att diskutera sin närmiljö eftersom det är den man upplever och vistas i varje dag.

I detta avsnitt redogörs endast för metoden och genomförandet av workshopen som fokuserade på ån inom tätorten, eftersom mitt arbete är avgränsat till ån inom detta område.

De åsikter och idéer som kom fram under mötet sammanställdes i den SWOT- analys, som presenteras i nästa avsnitt. Här har jag försökt väva in ängelholmsbornas åsikter i min egen analys av ån, för att på så vis göra analysen mer intressant och mer ingående.

(För intresserade finns samtliga synpunkter från de båda workshopstillfällena sammanställda på kommunens hemsida <http://www.angelholm.se/Naringsliv-arbete/Forstudie-Ronnea/>)

### Workshop med ängelholmsborna

Inbjudan till deltagande i en workshop annonserades ut i Nordvästra Skånes Tidningar, på kommunens officiella hemsida samt i en utställning om ån som presenterades på stadsbiblioteket. En personlig inbjudan gick också ut till berörda markägare längs ån.

Totalt kom 80 personer varav 68 deltog i den workshop, som ägde rum på stadshuset. Bland deltagarna fanns representanter från vandrarföreningen, Ängelholms fiskeklubb och Ängelholms rodd- och kanotklubb, som alla har ett stort engagemang för åns utveckling, eftersom det kan gynna deras

föreningsverksamhet. Inbjudan var avsedd för alla ängelholmsbor men trots det var samtliga deltagare i vuxen ålder, d.v.s. från 18 år och uppåt.

#### *Metod och tillvägagångssätt i workshopen*

Projektledaren Lene Hansson hade önskemål om att den metod som utarbetats av Kevin Lynch skulle användas. Fokus ligger här på hur vi upplever landskapets element och att dessa kan delas in i de fem visuella elementen, stråk, gränser, områden, knutpunkter och landmärken. Enligt Lene är Lynch metod lättförståelig för deltagarna och det också är en metod där personer utanför yrkeskåren kan förstå och ta del av materialet.

Jag tycker att Lene har rätt i sin idé och jag anser även att Lynch begrepp ger svar på hur Ängelholmsborna använder sig av Rönneå idag och hur de önskar sig kunna använda ån i framtiden, som är de två frågor jag önskar få svar på.

För att förenkla begreppen ytterligare vävde jag, tillsammans med Lene, in dem i följande frågeställningar;

- Vilka platser utmed Rönneå är viktiga för dig i din vardag? Hur kan de bli bättre?
- Vilka stråk utmed ån använder du gärna? Vad gör du då? Kan stråken förbättras? Hur?
- Vad finns det för hinder för dig att nyttja miljön utmed ån?
- Var finns bra mötesplatser utmed ån? Vad gör man där eller vad kan man göra där?
- Finns det områden utmed ån som du tycker är mer speciella? Vad gör du där? Behövs förändringar för att det ska bli bättre där?

Dessa frågor fungerade som utgångspunkt i workshopen som ägde rum den 16 juni 2010 på stadshuset i Ängelholm. För att ge deltagarna inspiration och fördjupad kunskap om Rönneå inledde Lene workshopen med en genomgång av kommunens projekt *Rönneå- Ängelholms kommuns livsnerv*. Efter det föreläste jag om Rönneås historia och dess förändrade roll och användning fram till idag.

Efter den inledande presentationen introducerade jag deltagarna till Kevin Lynch sätt att se på landskapet och hur det samspelar med vår upplevelse. Sedan presenterade jag Lynch fem begrepp om stadens visuella element. Som exempel visade jag foton från platser i Europa och andra svenska städer. Jag gjorde ett medvetet val att inte visa exempel från Ängelholm för att på så vis undvika att leda deltagarna till att välja samma platser och landskapselement.

När min föreläsning var över fick deltagarna själva dela in sig i mindre grupper om cirka 5-8 personer i varje grupp. Sedan fick de under 30 minuter markera ut på primärkartor med hjälp av post- it lappar i fem färger som motsvarade Lynch fem begrepp, svaren på våra frågor. Samtliga grupper kom igång snabbt och diskuterade intensivt idéer och synpunkter om ån. De delade även med sig av privata upplevelser och gav tips på platser att besöka.

Workshopen avslutades sedan med en gemensam genomgång av gruppernas resultat vilket i sin tur resulterade i en diskussion där ännu fler idéer framkom. Mycket av det som



sades under workshopen hade majoritetens samtycke, vilket jag tolkar som att många av de idéer och synpunkter som finns upplevs på likartat sätt av ängelholmsborna och kan karaktäriseras som saker allmänheten efterfrågar.

För att ge deltagarna möjlighet att lämna sina synpunkter och idéer utan att känna sig utsatta för andras åsikter, kunde frågorna även besvaras skriftligt på en blankett som lämnades in anonymt efter workshopen.

#### *Det fortsatta arbetet med förstudien*

Förstudien har nu avslutats och sammanställts av projektledaren Lene Hansson till en rapport. Den kommer att ligga till grund för nästa års budgetförberedning som äger rum i november 2010. Då bestäms vilka prioriteringar som ska göras och när ett huvudprojekt för Rönneå kan påbörjas. Enligt Lene Hansson kommer huvudprojektet om hur Rönneå ska utvecklas, att sträcka sig över flera år och även delas in i mindre projekt för att nå ett långsiktigt resultat. (Hansson, L. Muntligen, 2010-02-03)



Fig 36



Fig 37

*Idéerna var många och flödade för fullt under workshopen med ängelholmsborna som ägde rum den 16 juni 2010.*

## KAPITEL 5 | SWOT- ANALYS

Deltagarna i workshopen hade många idéer och synpunkter på åns utveckling och användning i framtiden. För att få en djupare förståelse av vilka förutsättningar och problem som finns med att förverkliga allmänhetens idéer har jag analyserat Rönneås styrkor, svagheter, hot och möjligheter där deltagarnas synpunkter har tagits med. Min förhoppning är att det ska resultera i en intressantare analys och ge argument till mitt förslag på hur ån kan återta sin position som ett identitetsskapande element i Ängelholm.

## **STYRKOR**

### **Intresserade ängelholmsbor**

Som jag nämnde i inledningen till detta avsnitt hade deltagarna i workshopen många idéer och åsikter om hur Rönneå ska utvecklas. Jag anser att detta är en viktig styrka, som visar att Ängelholmsborna bryr sig om sin å och ser den som en del i deras vardag och som en del av Ängelholm.

### **Markägarförhållanden**

Enligt kommunens gis-ingenjör är kommunen markägare till en stor del av områdena vid Rönneå. Inom tätorten finns det sammanlagt sex privatägda fastigheter där tomtgränsen sträcker sig hela vägen ner till ån. Dessa tomter ligger i områdena mellan Danielslund och Luntertun. (Bengtsson, A. Muntligen, 2010-07-23)

Vid en framtida utveckling är det en ekonomisk fördel att kommunen står som markägare, eftersom budgeten för ett Rönneåprojekt inte behöver användas till att köpa ut många privatägda fastigheter, utan kan koncentreras till att förbättra tillgängligheten.

### **Brohöjden**

En viktig förutsättning för att båtar ska kunna färdas uppströms ån från Skälderviken, är att brohöjden är tillräckligt hög. Alla broar som finns i Ängelholms kommun tillåter stora båtar att färdas på ån utan problem, vilket jag anser är en stor styrka för framtida båttrafik.

### **Broarnas utsmyckning**

Ängelholm parkavdelning utsmyckar varje sommar Järnvägsbron, Tegelbruksbron och Mejeribron, se figur 19, sidan 31, med sommarblommor, vilket uppskattas av ängelholmsborna. Enligt flera deltagare i workshopen framhäver blommorna broarna så att man som cyklist, fotgängare och bilist uppmärksammar ån mer. Det finns en stor efterfrågan att utöka utsmyckningen av åns alla broar för att göra områden i stadens ytterområden mer attraktiva.

### **Rönneå i landskapet**

Ån slingrande form ger inte enbart upphov till olika rumsliga karaktärer, formen vittnar även om en naturlig process där ån har funnit nya vägar i landskapet samtidigt som den grävt ner sig i en allt mer vindlande fåra. Genom att

bebyggelsen har anpassats till åns slingrande form har den utvecklats till ett återkommande landskapselement i staden som är unikt för Ängelholm.

### **Årummets varierande karaktärer**

I examensarbetet *Åsikter - en skiss till arkitekturprogram* av Marika Thulin har Rönneå inom tätorten delats in i fem karaktärer; ingenmansland, stadsmässig promenadmiljö, naturpark & fritidshamn, skog & bebyggelse och slutligen hamn & åmynning. Enligt Thulin är det dessa karaktärer som gör att Rönneå kan utvecklas till ett variationsrikt upplevelsestråk. (Thulin, M. 2000)

Ingenmansland är enligt Thulin ett område som karaktäriseras av ett snårigt årum som är otillgängligt för invånarna medan stadsmässig promenadmiljö är raka motsatsen. Det är istället ett område som karaktäriseras av en trädinramad promenadmiljö och där bebyggelsen består av bostäder och serviceverksamheter. (ibid.)

Naturpark & fritidshamn karaktäriseras enligt Thulin av Hembygdsparkens höga träd och fritidshamnens båtbygga. Området övergår sedan till skog och bebyggelse där den vilda skogen letar sig ut i ån och med sekvenser av ordnad bostadsbebyggelse. Slutligen avslutar ån sin färd i landskapet i det Thulin kallar hamn och åmynning som karaktäriseras av vassen och klitterna. (ibid.)

Under workshopen delade många grupper in ån i områden som de ansåg kunde erbjuda olika upplevelsevärden och användningsmöjligheter. Sammanlagt delades ån in i tre karaktärer som ängelholmsborna benämner som tysta, aktiva och rekreationsområden.

Tysta områden finns enligt Ängelholmsborna vid Pyttebron, Thorslundsskogen och Nybroskogen, se figur 38 sidan 48. De karaktäriseras av tystheten och möjligheten att få höra fågelkvitter, löv som prasslar i vinden och naturens grönska med sin lugnande inverkan. Enligt en deltagare är det unika med de tysta områdena att de går att finna centralt i staden.

Rönneås aktiva område finns enligt invånarna mellan Nybron och Carl XV:s bro och karaktäriseras av stadens liv och rörelse. Längs denna sträcka finns enligt dem ett utbud av stadens målpunkter som t.ex. badhuset, Storgatan och stadsbiblioteket, vilket gör att fler människor vistas i området.

Nybroskogen, Thorslundsskogen och Kronoskogen markerades ut som rekreationsområden med förklaringen att det är i dessa områden som det finns möjlighet att välja olika motionsslingor.

När jag studerat ån har jag identifierat fem karaktärer som påminner mycket om Thulins indelning och definition. Skillnaden är att det Thulin har valt att kalla "ingenmansland" har jag identifierat som det slutna och igenväxta årummet eftersom det är de väggbildande trädridåerna och branta sluttningarna som skapar det stämningsfulla årummet, som upplevs när man färdas på ån. Jag tycker att ingenmansland syftar till att ingen människa har tillgång till ån, vilket enligt mig inte stämmer helt. Årummet är svårtillgängligt från sidorna men upplevs fullständigt när man färdas på ån.

## ÅRUMMETS FEM KARAKTÄRER

Området som Thulin kallat naturpark & fritidshamn har jag definierat som lummig och tyst naturpark. Jag menar att det är naturparken med sin omslutande grönska och tysthet, vilket invånarna också upplever, som är det utmärkande i området. Fritidshamnen är snarare ett intresseväckande inslag i området som gör att man flyttar blicken ut mot ån.

Slutligen det Thulin kallat hamn och åmynning har jag definierat som hamnmiljö eftersom det är båthamnen med sina bryggor, fiskestugor och kajer som är de dominerande intrycken. Rönneås utlopp i Skälderviken kan lätt misstas för att vara havet som letat sig in i viken.

De resterande två karaktärerna, stadsmässig promenadmiljö och skog & bebyggelse, tycker jag stämmer överens med Thulins definition och jag har därför valt att kalla dem efter det. Stadsmässig promenadmiljö är även det område som invånarna karaktäriserat som ett aktivt område, där mycket av stadens målpunkter finns.

Med utgångspunkt från Thulins, ängelholmsbornas och mina egna upplevelser kan åns karaktärer sammanfattas som; slutet årum, stadsmässig promenadmiljö, lummig naturpark, skog & bebyggelse samt hamnmiljö.

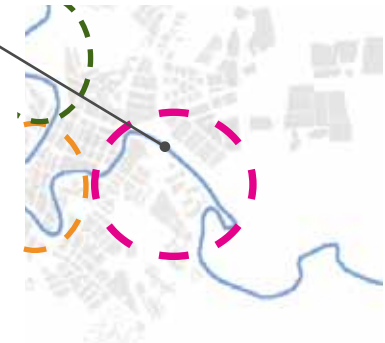


### *Slutet årum*

När Rönneå ringlar sig förbi bostadsbebyggelsen öster om stan passerar den ett område som är kraftigt igenväxt med branta sluttningar ner mot vattnet. Vegetationen ger ett slutet årum som är visuellt otillgängligt om man inte färdas på ån.



Fig 39

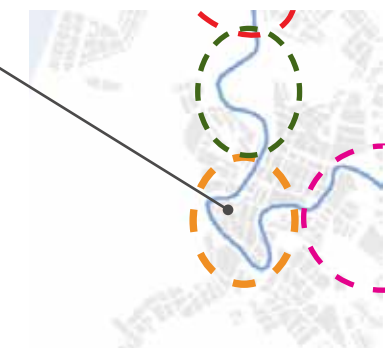


### *Stadsmässig promenadmiljö*

När Rönneå närmar sig stadskärnan blir årummet mer ordnat med en trädinramad gruspromenad kantad av bostads- och offentliga/service byggnader. Vattnet är väl synligt och återkommande broar och solitärträd skapar intressanta blickpunkter i den annars lätt monotona miljön. Stadens liv och brus gör sig ständigt påmint och blicken rör sig mellan ån och det omgivande aktiviteterna.



Fig 40





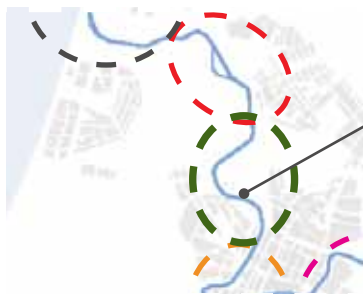


Fig 41



### *Lummig naturpark*

På väg ut i stadskärnan ringlar sig Rönneå förbi Thorslundsskogen och Nybroskogen där årummet återigen blir mer slutet och lummigt. Till skillnad från det slutna och igenväxta årummet finns det här många blickpunkter ut mot vattnet och fritidshamnen med sina småbåtar vilket ger ett intressant inslag i skogsmiljön. Promenaden går genom öppet, halvöppet och slutet skogsrum som gör att man vänder blicken både utåt ån och från ån in mot skogen. Tystheten från stadens brus förstärker upplevelsen av platsen ytterligare.

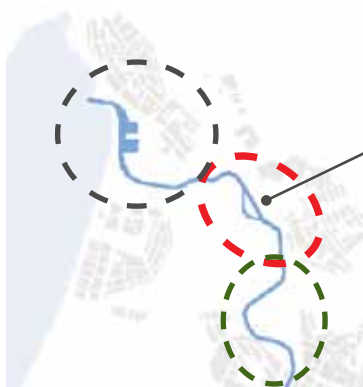


Fig 42



### *Skog och bebyggelse*

Vidare norrut innan åmynningen ringlar sig Rönneå genom ett skogs- och villaområde där årummet varierar mellan att vara öppet och tillrättalagt intill villorna och mer slutet och lummigt vid skogen. Villorna har trädgårdar som sträcker sig ner mot ån och ger ett privat intryck även om zonen närmast ån till största del är kommunal mark.

### *Hamnmiljö*

Slutligen når Rönneå fram till Skälderviken och båthamnen med sina pittoreska båtstugor och träbryggor. Åstränderna kantas av vassvegetation med sankmark och klitterna skiljer hamnen från Skälderviken. Ån breddas och ringlar sig förbi hamnen vidare ut mot piren där den slutligen flyter samman med Skälderviken.

### **Sammanfattning styrkor**

- Ängelholmsbornas engagemang för Rönneås framtid bekräftar Rönneås betydelse och inverkan på deras liv och för Ängelholm som stad.
- Det finns förutsättningar att utveckla ånära områden i framtiden, eftersom kommunen står som markägare till en stor del av områdena vid ån.
- Brohöjden tillåter stora båtar att färdas på ån.
- Blomsterutsmyckningen av stadens broar framhäver ån, vilket uppskattas av ängelholmsborna.
- Åns slingrande form vittnar om en naturlig process som gör Rönneå till ett unikt landskapselement i Ängelholm.
- Årummets fem karaktärer bidrar till att ån kan utvecklas till ett variationsrikt stråk.



Fig 43





Fig 44 Stråk inom stadskärnan



Fig 45 Stråk utanför stadskärnan



Fig 46 Trappa vid Nybron

*Den visuella kontakten till ån försämras desto längre från centrum man rör sig. Möjligheten att komma ner till vattnet är också begränsad på många sträckor, då stråken utgörs av trappor eller branta sluttningar, som inte är tillgängliga för cyklister och funktionshindrade.*

## SVAGHETER

### Sammanhängande stråk

Bristen på stråk som leder ner till ån och som även följer ån var en åsikt som fick stort utrymme under workshopen. Samtliga grupper påpekade att tillgängligheten vid ån utanför de centrala delarna är mycket liten och boende i dessa områden upplever det som att kommunens politiker inte intresserar sig för tillgängligheten och det estetiska utseendet av ån i stadens periferi. De stråk som finns vid ån idag och som ängelholmsborna upplever som attraktiva och med en tydlig visuell kontakt till ån, är alla placerade i stadskärnan.

Deltagarna påpekade även att många av de stråk som leder ner till ån utgörs av trappor och branta sluttningar, som inte är tillgängliga för funktionshindrade eller cyklister. Sluttningen nedanför tomten där Grönvalls industri tidigare låg pekades av en deltagare ut som farlig. Enligt deltagaren hade en äldre människa med rollator som stannat till för att mata ändarna råkat ut för att rollatorn hamnat i vattnet eftersom det inte finns något räcke eller dylikt som stoppar vid åkanten.

Efter en genomgång av blanketterna som fanns

tillgängliga vid workshopen framgick också att flera invånare upplever det grusunderlag som finns på många sträckor som besvärligt. Vid tjälsläppning blir gruset lerigt och spårigt, vilket gör det trögt att framföra rollatorer, barnvagnar och cyklar på.

### Broförbindelser

Broförbindelserna över ån är en förutsättning för att skapa ett sammanhang mellan stadsdelarna. Inom tätorten finns sammanlagt fjorton broar, se figur 58 sidan 58, varav hälften av dem är anpassade för både biltrafik och gång- och cykeltrafik. De flesta broarna finns i centrum vilket medför att boende i stadens ytterområden upplever ån som en barriär som separerar stadsdelarna från varandra.

Flera av deltagarna i workshopen påpekade att det saknas en bro som förbinder Thorslundsskogen med Nybroskogen som enligt invånarna tillhör två av Ängelholms välbesökta rekreationsområden. Boende i Gåsahalsen och Kungsgården efterfrågar också en broförbindelse och menar att tillgängligheten över ån i dessa två områden är mycket dålig.





**Fig 47**  
*Den täta och risiga vegetationen i Ängavången och Gåsahalsen upplevs som en visuell barriär, som förfular området vid ån.*

### Vegetation

Vegetationen bidrar till en lummig och grönskande atmosfär längs många sträckor vid ån, men på en del platser har vegetationen fått ta överhanden och tillåtits växa obegränsat, vilket många ängelholmsbor inte uppskattar.

Boende i områdena öster om åslingan upplever den täta vegetationen vid ån som en visuell barriär. Andra deltagare påpekade att vegetationen i Thorslundsskogen och vid Nybroskogens södra del upplevs på liknande sätt, även om det i dessa områden finns möjligheter att skymta ån emellanåt. Det fanns även många synpunkter på att sly och ris i åns närhet ger ett fult och risigt intryck som i sin tur uppmuntrar till nedskräpning.



**Fig 48**  
*På ett fåtal platser i Nybroskogen och Thorslundsskogen finns möjlighet att skymta ån i den annars tätvuxna kantzonsvegetationen.*

### Privata intressen orsakar konflikter

Fastighetskartan visar att det enbart finns sex privatägda tomter som sträcker sig hela vägen ner till ån (A, Bengtsson. Muntligen, 2010-06-06). Trots det finns det betydligt fler tomter där privatpersoner utan upplåtelse rätt från kommunen har tagit mark närmast ån i anspråk. Det är framförallt i bostadsområdena mellan Danielslund och Luntertun som detta problem har uppstått och orsakat en stor förvirring hos allmänheten om var det är tillåtet att vistas och inte.



**Fig 49**  
*Problematiken med privat villabebyggelse i anslutning till ån är att kommunalmark tenderar att tas i anspråk av privatpersoner, vilket orsakar förvirring och irritation hos allmänheten.*



Fig 50 Storgatan



Fig 51 Kvarteret Falken

*Kvarteret Falken har ett av Ångelholms attraktiva lägen med utsikt mot ån men upplevs som en baksida till Storgatans pulserande liv och rörelse. Många av ångelholmsborna önskar att området rustas upp och görs mer användbart och får kontakt med ån.*

### **Storgatan vänder ån ryggen**

Storgatan med dess shopping- och serviceutbud går drygt 100 meter öster om Rönneå men trots denna närhet saknas det en visuell och rörelsemässig koppling mellan dessa två stråk. Byggnaderna utmed Storgatan skapar en sluten vägg mot Rönneå och eftersom inga affärer eller annan service ligger i anslutning till ån sker ingen naturlig rörelse mellan de två stråken vilket gör att årummet upplevs som en baksida till Storgatan.

Vattengatan var historiskt sett ett viktigt stråk, som många använde för att förflytta sig mellan Storgatan och ån. Idag används inte stråket i samma utsträckning och många ångelholmsbor tycker att bilparkeringen i kvarteret Falken förfular stråket mellan Vattengatan och ån, vilket i sin tur förstärker baksida effekten ytterligare.

### **Västkustbanans barriäreffekt**

Västkustbanan, se figur 58 sidan 58, upplevs som en stark barriär, som separerar stadens populära rekreationsstråk från centrum och Rönneå. I samband med utbyggnaden av

spåren har tidigare plankorsningar ersatts med nya planskilda järnvägs korsningar för att skapa säkrare övergångar. Trots förbättringen är det fortfarande svårt att förflytta sig spontant mellan rekreationsområdena och centrum, utan att tvingas ta stora omvägar. (Banverket 1, online, 2010-03-25)

Utbyggnaden av dubbelspår innebär med andra ord en förstärkning av barriäreffekten och åtgärden av befintliga övergångar har inte förbättrat situationen nämnvärt. Vid workshopen var de få grupper som hade markerat Västkustbanan som en barriär, men när det togs upp av en grupp i den avslutande diskussionen höll många med om dess barriäreffekt.

### Brist på bryggor

De bryggor som finns i Rönneå tillhör antingen privatpersoner, fiskeklubben eller så de är avsedda för turistbåten Laxen. Det finns med andra ord ingen möjlighet för allmänheten att stanna till med sin båt eller kanot och ta en paus. Om ingen stannar till finns det inte mycket liv och rörelse att betrakta ute i vattnet. Flera deltagare och även representanter från fiskeklubben efterfrågade fler bryggor i ån och att de bryggor som finns ges en tydlig markering som visar om de är privata eller får användas av allmänheten.

För att få anlägga en privat brygga och bryggor i allmänhet krävs tillstånd från naturvårdsverket på grund av att alla vattendrag i Sverige omfattas av strandskyddet. Det är till för att förhindra en överexploatering av våra stränder, sjöar och vattendrag och för att bevara allmänhetens tillgång till friluftsliv i dessa områden. (Naturvårdsverket, online, 2010-03-15)

Enligt Stadsarkitektkontorets plansamordnare i Ängelholm, upphävs dock strandskyddet när ett område detaljplanear, vilket är fallet för många områden inom Ängelholms tätort. Från kommunens sida är man dock trots upphävandet av strandskyddet mycket mån om att bevara zonen närmast ån och att hålla den tillgänglig för allmänheten och friluftslivet. (Cronsioe, A. Muntligen, 2010-03-11)

Tekniska kontoret i Ängelholm tillåter för det mesta privatpersoner att uppföra en brygga under förutsättning att bryggan märks ut tydligt och att en årlig avgift för registerhållning och markupplåtelse betalas. De har även utarbetat en policy att de bryggor som ligger på kommunal mark och som är i dåligt skick tas bort oavsett tillstånd från ägaren. (Strömberg, K. Mailkontakt, 2010-04-15)



Fig 52



Fig 53

*Trots att Tekniska kontoret har utvecklat en policy för att minska antalet farliga bryggor vid ån, finns det dock fortfarande ett antal bryggor som är i ett dåligt skick. De bryggor som inbjuder till vistelse tillhör privatpersoner och föreningsverksamhet, vilket gör det svårt för allmänheten att stanna till med båt i Ängelholm.*





Fig 54 Grillplats vid ån



Fig 55 Begränsat utrymme vid ån



Fig 56 Badhuset



Fig 57 Kanoting

Utbudet av aktiviteter och möjligheter att stanna till längs ån är mycket begränsat. Badhuset är den enda offentliga anläggning, som i dagsläget, ligger i direkt anslutning till ån. Det kommer dock att uppföras ett nytt badhus på annan plats inom de närmaste åren, vilket gör att ån förlorar ytterligare en av sina få aktiviteter vid vattnet, om inget annat etableras i byggnaden. De fåtal grillplatser som finns är mycket uppskattade av ängelholmsborna och många efterfrågar fler platser för picknick och att stanna till med kanoter. Nackdelen med många platser är att ytan inte tillåter några utrymmeskrävande aktiviteter.

### Knutpunkter och aktiviteter

Utbudet av aktiviteter, offentlig verksamhet och service i anslutning till ån är mycket litet utanför de centrala delarna. Eftersom utbudet är litet finns det inte heller något, enligt ängelholmsborna, som inbjuder till att stanna till en längre tid.

I *Livet mellem husene* skriver arkitekten och professorn Jan Gehl att våra uteaktiviteter till stor del påverkas av den fysiska miljön. Spontana och valfria aktiviteter som t.ex. att stanna till och sola på en bänk eller att gå en promenad äger rum för att den fysiska miljön och utformningen inbjuder till det. (Gehl, J. 1996)

Representanter från vandrarföreningen påpekade att det finns få sittplatser, bänkbord och toaletter i anslutning till ån. Det gör det svårt för äldre och många barnfamiljer, som har ett större behov av dessa faciliteter, att stanna till och vistas vid Rönneå en längre tid. Flera deltagare påpekade också att det saknas större platser som kan användas till picknick, brännboll eller som kan användas till andra utrymmeskrävande aktiviteter.

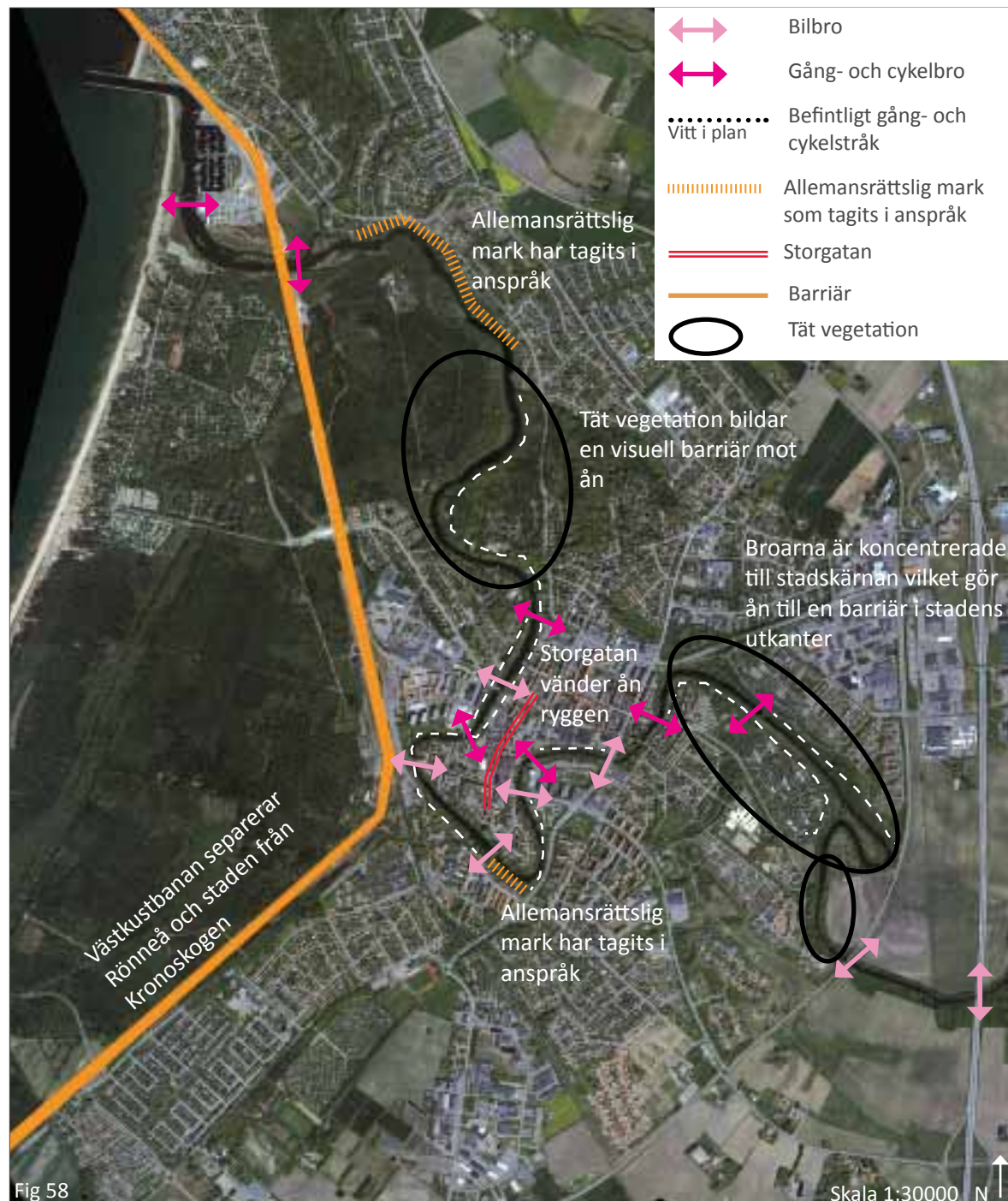
## **Belysning**

Ljusfesten är en tradition där Rönneå står i fokus för en dag med ljusdränkta båtar, fyrverkerier och livliga roddbåtstävlingar. Resten av året ligger ån i ett dunkelt mörker efter solens nedgång.

Promenadstråken längs ån är utrustade med gatubelysning, som belyser marken punktvis, men det finns ingen belysning som lyfter fram själva ån och vattnet när mörkret infaller. Detta gör att områdena kring ån upplevs som mörka och ointressanta.

### Sammanfattning svagheter

- Bristen på sammanhängande stråk längs ån försvårar tillgänglighet för ängelholmsborna och turister att använda sig av Rönneå för rekreation och i sin vardag.
- Bristen på broförbindelser i stadens periferi bidrar till att ån upplevs som en barriär.
- Vegetationsridåerna i stadens periferi upplevs som en visuell barriär mot ån.
- Privat villabebyggelse vid ån orsakar konflikter på allemansrättsligmark.
- Storgatan vänder ån ryggen.
- Västkustbanan bildar en barriär mellan stadens rekreationsområden och ån.
- Bristen på bryggor försvårar för allmänheten att stanna till med båt och kanot i staden och att röra sig ut på ån.
- Bristen på knutpunkter och platser för olika aktiviteter gör att få inbjuds till att vilja vistas vid ån under en längre tid.
- Bristen på belysning gör att ån upplevs som en mörk baksida under dygnets och årets mörka timmar.





## HOT

### Övergödning från jordbruken

Rönneå är Skånes näst största avrinningsområde och avvattnar drygt 660 kubikmeter vatten/år i Skälderviken. Innan ån når Ängelholm slingrar den sig genom en flack dalgång som omges av jordbruksmark som ofta svämmar över vid intensivt regnande eller kraftiga västvindar. När vattennivån återgår till normalt vattenstånd eroderas åkermarken med följden av att åvattnet grumlas av humuspartiklar och att närsalter som kväve och fosfor följer med ut i vattnet. Förhöjda halter av närsalter leder till övergödningssproblem både i ån och i Skälderviken och orsakar algblooming under varma sommarmånader. Det grumliga och stundtals mörkt bruna vattnet upplevs av ängelholmsborna som smutsigt och ger ett estetiskt fult intryck. (*Ängelholm från A-Ö Hembygdsboken*, 2000)

Organisationer som t.ex. Rönneåkommittén behövs för att ha en kontinuerlig kontroll och uppföljning av vattenkvaliteten för att snabbt kunna sätta in åtgärder vid behov. Det krävs även ett fungerande och kommunövergripande

åtgärdsprogram för hur man ska minska näringsläckage från jordbruken.

### Erosion

Erosion förekommer idag längs hela ån, men det påverkar inga bostäder, trafikleder eller järnvägar. Erosion orsakas av båttrafik och nedfallna träd i ån som bildar fördämningar i vattnet som påverkar vattenhastigheten. Ån är ca 20 till 25 meter bred på landsbygden och har låg vattenhastighet. I de centrala delarna av Ängelholm smalnar åfåran, vilket leder till en ökad vattenhastighet som lätt orsakar erosion i kurvor där vattenhastigheten är låg på ena sidan och hög på motsatt sida. Från Nybroskogen och ut till åmynningen breddas återigen åfåran vilket saktar ner vattenhastigheten igen, vilket i sin tur ger en minskad erosionsrisk. (Almström, B. & Persson, O. 2010)

Åtgärder mot erosion har vidtagits på många sträckor i de centrala delarna av Ängelholm, bland annat har slänter förstärkts med stenkross som är ett miljömässigt bättre alternativ än natursten. Det har också gjorts en del privata insatser från de boende längs ån där en del slänter har förstärkts med träspontar.



Fig 59

Många kanter längs den centrala åslingan har utrustas med sprängsten för att motverka erosionsskador. Vegetation har på senare tid täckt mycket av stenen vilket gör att åtgärden inte stör det naturliga intrycket som många ängelholmsbor upplever längs ån.

En utredning som gjorts av Sweco, 2010, visar på att S-svängen i Gåsahalsen förväntas att brytas genom vilket kommer leda till en rakare åsträckning. Det beräknas dock ta lång tid då jämförelser mellan flygfoton från 1947 och idag visar på att mycket små förändringar har ägt rum. (Almström, B. & Persson, O. 2010)



Fig 60

*Långvarig nederbörd kan leda till att Rönneå svämmas över. Detta är viktigt att ha i åtanke vid en framtida utveckling av områdena kring ån.*

### Översvämning

Rönneå drabbas precis som många andra vattendrag i Skåne av översvämningar som en följd av förändrat klimat. Kraftig nederbörd tillsammans med västvindar pressar in mycket vattnet i ån som i värsta fall leder till en förhöjd vattennivå. Senaste gången som Rönneå svämmades över kraftigt var 2007 då ihållande nederbörd bidrog till att alla naturliga fördröjningsmagasin fylldes så att Rönneå tvingades ta emot allt regnvatten som ledde till att vattnet steg. (Almström, B. & Persson, O. 2010)

De delar som är mest utsatta för översvämning i Ängelholm är vid åmynningen och på landsbygden där landskapet är mer låglänt. Stora delar av Ängelholms tätort ligger på en platå som medför att risken för översvämningar i framtiden inte förväntas öka, men kommunen bör dock ha med översvämningsrisken i åtanke vid en framtida utveckling av ån. (ibid.)

### Sammanfattning hot

- Näringsläckage från jordbruken leder till övergödning av Skälderviken och Rönneå.
- Intensiv nederbörd och kraftiga västvindar kan leda till översvämning.
- Erosion orsakas av båttrafik, nedfallna träd och hög vattenhastighet



## MÖJLIGHETER

Trots de brister och problemområden som formulerats om ån har analysarbetet och mötet med ängelholmsborna också uppmärksammat Rönneås många potentialer. En möjlighet, som både jag och invånarna uppmärksammat, är att ån kan utvecklas till ett sammanbindande och upplevelserikt stråk, som sträcker sig genom hela tätorten.

Kvällen den 16 juni 2010 flödade ängelholmsbornas idéer om hur ån kan utvecklas. "Musik under broarna", "en större båthamn med ånära kvällsunderhållning" och "badhuset blir Ängelholms kulturhus" är exempel på några av de visioner, som föreslogs av ängelholmsborna vid workshopstillfället.

I denna avslutande del, som ingår i SWOT-analysen lyfts Rönneås möjligheter fram. De ska ses som ett underlag och en inspiration på hur dessa områden kan utvecklas. De betonar även vad ängelholmsborna vill att kommunens politiker och planerare ska prioritera i det framtida arbetet med åns utveckling.



Fig 61

*Carl XV:s bro är en av de broar som är utrustade med klack, som kan användas för att förankra en passage under bron, se även figur 62.*

### **Ett sammanhängande stråk inom tätorten**

Ett sammanhängande gång- och cykelstråk, som går från Skälderviken och ut till landsbygden, är en av ängelholmsbornas högsta önskan. De vill att det ska finnas ett stråk längs båda sidor om ån, från Pyttebron och ut till Skälderviken, för att Nybroskogen ska kunna utnyttjas mer. Ett stråk på motsatta sida gör att fler av de boende i områdena mellan Danielslund och Luntertun också får bättre tillgänglighet till ån.

Från centrum och vidare ut till stadsgränsen i öster är det däremot inte befogat att, ur upplevelsesynpunkt, fortsätta anlägga ett dubbelsidigt stråk. Prioriteringen i detta område bör istället vara att sammanbinda de befintliga gång- och cykelstråken med varandra. Genom att befintliga stråk förlängs kan ett sammanhängande stråk, från Skälderviken ut till stadsgränsen vid Ludvigaskogsbron, utvecklas, vilket i sin tur ökar tillgängligheten vid ån.

Då kommunen är markägare till många områden längs ån finns det en förutsättning för att utveckla ett sammanhängande stråk. Markförhållandena tillåter också en ny led, om leden tillåts att svämmas över vid låglänta områden, mellan Nybroskogen och Luntertun. Dessa delar av sträckan kan utrustas med breda spänger istället för en anlagd gång- och cykelväg. På så vis kan man klara temporära översvämningar bättre. Ängelholmsborna måste också vara införstådda med att delar av stråket kanske inte alltid kommer att vara tillgängligt på grund av dåliga väderförhållande.

En annan stor fördel är att Carl XV:s bro, Kristian II:s bro och Ludvigaskogsbron, se figur 61 och 62, har brofästen som är utrustade med en klack, som kan användas för att förankra gång- och cykelväg på. Det gör det möjligt att låta stråket passera under bron på dessa platser och på så vis undvika problematiken med att leda människor över bilvägar.

# FÖRSLAG TILL ETT SAMMANHÄNGANDE GÅNG- OCH CYKELSTRÅK LÄNGS RÖNNEÅ

Fig 62

- Förslag nytt gång- och cykelstråk
- Befintligt stråk
- ↔ Förslag ny gång- och cykelbro
- ↔ Bro med klack

Ängelholms rodd-  
och kanotklubb

Tullakrok

Järnvägsparken

Vattengatan

Kristian II:s bro

Carl XV:s bro

Gåсахalsen

Kungsgården

Ludvigaskogsbron

Skala 1:30000 N

### Broförbindelse mellan Tullakrok och Ängelholms rodd- och kanotklubb



Fig 64



### Fler broförbindelser

För att sammanbinda och förbättra tillgängligheten mellan Thorslundsskogen och Nybroskogen, kan en gång- och cykelbro anläggas mellan Tullakrok och Ängelholms rodd- och kanotklubb. En brobindelse i denna riktning uppmärksammar även de två mötesplatserna, Tullakrok och Hembygdsparken, där det finns utrymme att anordna temporära och spontana aktiviteter. Tillgängligheten till Ängelholms rodd- och kanotklubb kommer också att förbättras, vilket kan inbjuda fler till att uppmärksamma nöjet med kanoting på ån.

*De två rekreationsområdena, Thorslundsskogen och Nybroskogen, sammanbinds med en ny broförbindelse. Bron medför också att bostadsområdena på båda sidor om ån får förbättrad tillgänglighet till rekreationsområdena.*

### *Broförbindelse mellan Vattengatan och Järnvägsparken*

En broförbindelse i Vattengatans västra ände, som sträcker sig över till Sockerbruket, kan förstärka Järnvägsparken som en entré till staden. En broförbindelse i denna riktning kan medföra att fler människor rör sig mellan Järnvägsparken och Vattengatan. Det leder i sin tur till att Vattengatan kan återta sin position som det huvudstråk det tidigare varit samt även bli en del av den pulserande Storgatan.



- Järnvägsparken
- Offentlig byggnad/service
- Storgatan
- ↔ Förslag ny broförbindelse
- ↔ Befintlig gång- och cykelbro

*En broförbindelse mellan Vattengatan och Järnvägsparken bidrar till att Vattengatan kan bli en del av huvudstråket mellan Storgatan och stationen, vilket i sin tur kan leda till att Järnvägsparken utvecklas till en entrépark.*



*Fig 66. Potentiell broförbindelse, sett från Vattengatan mot Sockerbruket och Järnvägsparken*







Fig 68. En broförbindelse mellan Gåсахalsen och Kungsgården bryter upp den täta vegetationsridån vid Gåсахalsen och förbättrar tillgängligheten mellan de två bostadsområdena.



Fig 67

-  Förslag ny broförbindelse
-  Befintlig gång- och cykelbro

### *Broförbindelse mellan Gåсахalsen och Kungsgården*

Åns barriäreffekt mellan Gåсахalsen och Kungsgården kan åtgärdas med en ny broförbindelse, som placeras vid S-svängen i Gåсахalsen. Bron förbättrar möjligheten för boenden i dessa två områden att röra sig mellan åns två sidor utan att behöva ta stora omvägar. En broförbindelse bryter även upp den monotona vegetationsridån som finns längs detta område idag.

### Vegetationens möjligheter

Ängelholmsborna upplever den täta vegetationen som en visuell barriär mot ån. Vegetationsridåerna gör också att stråken upplevs som monotona och stundtals mörka. Fördelen med att ha vegetation längs åns strandkanter är att den hjälper till att binda marken, vilket förhindrar erosion. (Almström, B. & Persson, O. 2010) Flera studier har också bevisat att vegetation har en lugnande effekt på stressade människor, vilket gör att de kan återhämta sig bättre och snabbare. (Grah, P. Muntligen, 2009-11-17)

I områden med branta sluttningar och tät vegetation kan sikten till ån förbättras genom att blickpunkter till vattnet öppnas upp. Sekvenser med blickpunkter längs ett stråk med tät vegetation släpper in ljus till stråket samtidigt som sikten till vattnet förbättras.

I mer låglänta områden kan träd och buskar stammas upp för att öppna upp blickpunkter mot ån. En upprensning förbättrar sikten och skapar ett mer variationsrikt stråk samtidigt som vegetationens positiva fördelar bevaras. Sly och ris som växer upp efterhand kan röjas med jämna intervaller, eller tillåtas att växa fritt om man önskar skapa nya blickpunkter på andra platser.

Ett annat sätt att förbättra sikten till vattnet i låglänta områden med tät vegetation är att anlägga vegetationsmattor. Mattorna består av kokosfiber i vilken växterna planteras i. Kokosfibermattans funktion är att förhindra erosion och att hålla plantorna på plats tills deras rotsystem har utvecklats. (Almström, B. & Persson, O. 2010)

För att variera mattorna men också för att anpassa dem till respektive plats kan det med fördel väljas olika växtmaterial som tillför olika effekter. I den stadsmässiga miljön kan vegetation med speciell doft, höstfärg, eller textur planteras på platser där många passerar. På så vis blir vegetationen i sig en blickpunkt. I rekreationsområdena bör vegetationsmattorna ges en naturlig karaktär och främst fungera som ett sätt att förbättra kontakten till ån. Givetvis kan det på utvalda platser planteras solitärer som skapar en kontrast till det naturlika.

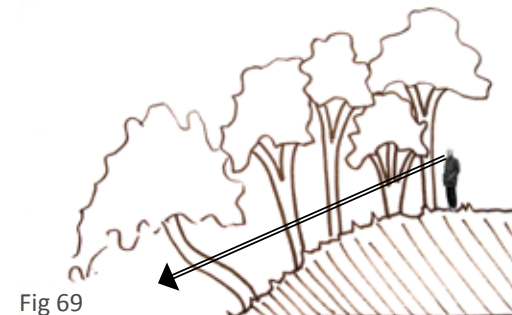


Fig 69

*Uppstammade träd och buskar förbättrar sikten till ån samtidigt som befintlig vegetation kan bevaras.*



Fig 70

*En öppning i vegetationsridån släpper igenom mer ljus samtidigt som sikten till vattnet förbättras. Det är dock viktigt att inte göra för stora öppningar, eftersom det kräver mer skötsel. Om man i framtiden önskar skapa blickpunkter på andra platser kan vegetationen tillåtas att återigen få växa upp.*

### Badhuset- framtidens kulturhus



Fig 72  
Badhusets centrala och vackra läge vid ån gör att det finns en stor potential att utveckla platsen i framtiden. Varför inte etablera ett kulturhus, som är tillgängligt både till fots och med båt, där åpromenaden utnyttjas till utomhusevenemang?

### Temporära aktiviteter

Musik, dans och teater är exempel på temporära aktiviteter som kan anordnas vid ån.



### Områden som kan utvecklas till attraktiva mötesplatser

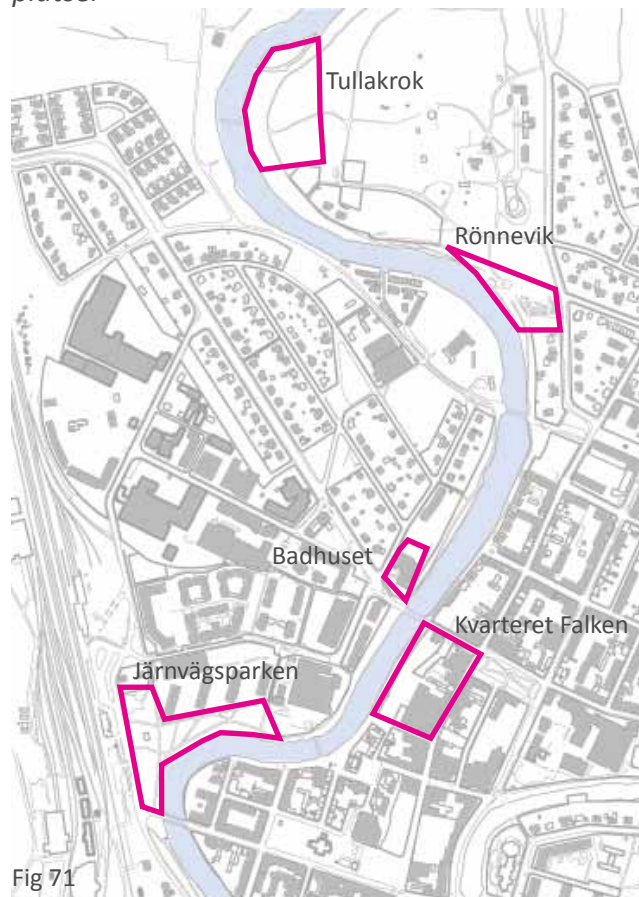


Fig 71

### Outnyttjade områden blir attraktiva mötesplatser

Fler mötesplatser som har utrymme för olika aktiviteter och sammankomster tillhör det andra mycket återkommande önskemålet från ängelholmsborna. Vid workshopstillfället uppmärksammade många deltagare Järnvägsparken, Kvarteret Falken, Rönnevik och Tullakrok, se figur 71, som områden med stor potential att utvecklas till centrala mötesplatser.

Vid workshopstillfället föreslog också fler att temporära aktiviteter vid ån borde anordnas i större utsträckning. En av deltagarna föreslog konceptet ”musik mellan broarna”, där allmänheten får njuta av akustisk musik längs ån, spelad av medlemmar i den kommunala musikskolan.

Flera deltagare föreslog också att badhuset kan omvandlas till ett centralt kulturhus som attraherar olika åldersgrupper. I samband med förslaget framfördes även idén om att en större båtbro kan anläggas i anslutning till det föreslagna kulturhuset, som kan användas både av allmänheten och av kulturhuset för utomhusevenemang.





Fig 73 Järnvägsparken idag

### Järnvägsparken

Järnvägsparkens strategiska läge mellan stationsområdet och Storgatan har bidragit till att parken används som en passage mycket flitigt. För att passerande människor ska inbjudas att stanna till och använda sig av området i större utsträckning måste parken utvecklas. Det kan göras genom att kontakten till vattnet förbättras och att bryggor anläggs vid åkanten. På så vis kan både turister och ängelholmsbor upptäcka åns många möjligheter. Efterhand som fler uppmärksammar Järnvägsparken som en mötesplats kan efterfrågan på fasta och anordnade aktiviteter öka. När fler väljer att uppehålla sig i parken finns det också större förutsättningar för att spontana aktiviteter ska utvecklas på de befintliga gräsyrtorna i området. En ökad användning av parken bidrar också till ökad trygghet. Parken kan på så vis utvecklas till en central knutpunkt/mötesplats i staden.

### Järnvägsparken- en central knutpunkt i staden



Fig 74

Från att ha varit en passage mellan staden och stationen kan Järnvägsparken utvecklas till en mötesplats för ängelholmsborna. Öppna ytor längs åkanten kan få passerande människor att vilja stanna till och njuta av Rönneå som ringlar förbi. Genom att bevara vegetation på några platser vid ån skapas en möjlighet för besökande att hitta sin plats vid ån. Vegetationen fungerar även som vindskydd och förhindrar erosion längs åkanten. Aktiviteter som grillning och fiske kan få utrymme att utvecklas på bryggor och gräsmattor.



#### *Rönnevik*

Rönnevik, se figur 71 och 75, tillhörde tidigare en av Ängelholms välbesökta mötesplatser men har efter Kafé Rönneviks nedläggning hamnat i glömskan. Kaféverksamheten har ersatts med en minigolfbana som skärmats av med staket och vegetation, vilket bidragit till att den inte upplevs som en del av området. Rönneviks skyddade läge i åkröken nedanför Hembygdsparken, och närheten till centrum samt de två rekreatiomsområdena, Nybroskogen och Thorslundsskogen medför dock att många passerar området idag. Rönnevik tillhör också en av de platser vid ån vars historiska roll är känd för många. Det gör att det finns många förutsättningar för att återigen lyfta fram området som en attraktiv mötesplats.

För att förstärka platsens vackra läge vid åkröken bör sikten till vattnet förbättras. Om platsen dessutom utrustas med en båtbygga, som även kan användas till andra aktiviteter, kan Rönnevik utvecklas till en utgångspunkt för besökande till Hembygdsparken och de närliggande rekreatiomsområdena. Gräsmattorna kan fungera som picknickplatser vilket skulle göra området tillgängligt för aktiviteter som t.ex. kubbspel, grillning och att ligga och läsa en bok en varm och solig dag. Minigolfbanan kan integreras med Rönnevik genom att avgränsande staket och vegetation tas bort. På så vis kan fler inbjudas till att stanna till i området och ta del av det stora utbudet av aktiviteter. Ängelholmsborna efterfrågar också ett mindre kafé, gärna i stil med kafé Rönnevik som tidigare låg här.



*Rönnevik- en attraktiv mötesplats i ett ånära läge*



Fig 76

*Rönnevik kan utvecklas till en plats dit ängelholmsborna vill gå för att fiska, spela minigolf, fika eller helt enkelt för att njuta av det ånära läget.*

### *Tullakrok som framtidens knutpunkt mellan Nybroskogen och Thorslundsskogen*



Fig 76

*Från att ha varit en outnyttjad plats kan Tullakrok utvecklas till en knutpunkt mellan de två rekreationsområdena, Thorslundsskogen och Nybroskogen. Den stora öppna gräsyta som utgör platsen kan användas till aktiviteter som till t.ex. drakflygning och picknick eller varför inte ta igen sig lite innan nästa äventyr. Blickpunkter längs åkanten kan skapas genom att befintlig vegetation stammas upp. På så vis bevaras trädens omslutande karaktär samtidigt som platsen får mer ljus samt en visuell kontakt till ån och Nybroskogen.*



Fig 77 Tullakrok idag

### *Tullakrok*

Det tredje området som ängelholmsborna uppmärksammat som en potentiell mötesplats var Tullakrok. Om den föreslagna broförbindelsen, som nämns tidigare i avsnittet, anläggs i området kan platsens strategiska läge mellan Thorslundsskogen och Nybroskogen uppmärksammas av fler. Det kan bidra till att fler upptäcker möjligheterna med den stora och öppna gräsyta som platsen utgör. Gräsyta har potential att användas i större utsträckning för olika stadsevenemang och andra utrymmeskrävande aktiviteter, som t.ex. nationaldagsfirande och midsommarfirande men också för t.ex. drakflygning, fotboll och frisbeekastning. För att bevara denna kvalitet men ändå lyfta fram platsens läge vid ån, kan blickpunkter i vegetationen öppnas upp, men man bör dock se till att bevara den rumsformande vegetationen som ger platsen dess karaktär.



### *Kvarteret Falken*

Ängelholmsborna upplever Kvarteret Falken, väster om Storgatan, som ett av Ängelholms attraktivare lägen. Kvarteret ligger mycket centralt placerat mellan stationen och Storgatan. Det bidrar till att området kan utvecklas till en central målpunkt i Ängelholm.

Vid workshopstillfället framförde många deltagare önskemål om att den stora parkeringsytan borde tas bort och att området borde göras tillgängligt för restaurang- och kaféverksamhet, med uteservering längs åpromenaden. Förslagen som framfördes påminde mycket om förslaget från Möller Arkitekter, som jag har redogjort för tidigare i arbetet på sidan 39. Enligt stadsarkitektkontorets plansamordnare kommer området att genomgå en förändring inom det närmaste året. Det framgår dock inte exakt vad det är som kommer att ske och om hela förslaget från Möller arkitekter kommer att genomföras. (Cronsioé, A. Muntligen, 2010-03-11)

Förhoppningen är att kommunen och fastighetsägaren, Backahill, lyssnar till ängelholmsbornas önskemål och gör området tillgängligt och ser platsen som en del av Rönneå.

### *Kvarteret falken idag*



Fig 79

### *Kvarteret falken i framtiden?*



Fig 80

Åpromenaden vid Vattengatan och Kvarteret Falken, enligt Möller Arkitekters förslag.



Fig 81



Fig 82

*Kvarlämnade grenar och stockar gör det möjligt för barn och vuxna att forma sina egna platser vid ån. Större stockar kan till exempel användas som temporära sittplatser medan grenar fungerar utmärkt som byggnadsmaterial till kojor.*

### *Områden utanför centrum*

Boende utanför centrum framförde önskemål om att fler platser vid ån öppnas upp för att inbjuda till spontana aktiviteter. Många önskade också att det anläggs grillplatser även utanför centrum och att det på några platser finns möjlighet att komma ner till vattnet.

För att inbjuda till ånära vistelse i stadens periferi kan grillplatser anläggas på de platser där blickpunkter i vegetationen har öppnats upp, som jag har redogjort för på sidan 67. Vid några av dessa platser kan ängelholmsborna tillåtas att få forma temporära sitt- och grillplatser med hjälp av kvarlämnade stockar från den röjda vegetationen. Det gör det möjligt för varje besökare att forma platsen efter sina behov och aktiviteter. Det kvarlämnade materialet kan också användas av barn för att bygga kojor, vilket kan inbjuda förskoleverksamheter i staden till att göra utflykter till ån.

I takt med att ett sammanhängande stråk anläggs vid ån i stadens periferi kan ängelholmsborna börja uppmärksamma var de önskar att kommunen utvecklar fler mötesplatser. I detta skede blir det också aktuellt att anlägga bryggor och båtplatser för allmänheten, eftersom stråket förbättrar tillgängligheten till hela ån så att nya platser kan upptäckas.



Fig 83 Brygga av Gunilla Bandolin



Fig 84 Skyddsnet



Fig 85 Bryggor i Hammarby Sjöstad

*Bryggor som leder ängelholmsborna ut på ån, är ett sätt att förbättra kontakten med vattnet. I Hammarby Sjöstad, i Stockholm, har Gunilla Bandolin utformat en populär brygga. För att undvika farliga fallolyckor har hålet i bryggans mitt utrustas med ett nät, som sitter fast precis under vattenytan. I Hammarby Sjöstad går det också att finna platser där flera bryggor har byggts ihop. Rumsbildande vassplanteringar väcker en nyfikenhet och fungerar som avskärmning mot land.*

### **Bryggor, trädäck och spänger tar människorna närmare ån**

Bryggor, trädäck och spänger är ett sätt att bredda smala partier längs ån. Det förbättrar också möjligheten för människor att komma närmare vattnet, vilket i sin tur kan utveckla till aktiviteter, som t.ex. att fiska, svalka fötterna eller slå sig ner för att njuta av solen. De platser som föreslogs som potentiella mötesplatser för framtiden, kan som ett första steg också vara de platser, som utrustas med offentliga bryggor. Det innebär att Järnvägsparken, Rönnevik, Tullakrok, kvarteret Falken och Gåsahalsen blir tillgängliga både tills fots och med båt.

En viktig aspekt som måste beaktas vid anläggning av bryggor är säkerheten, eftersom man leder människor närmare vattnet. Barn kan riskera att trilla i vattnet om det inte finns något fallskydd eller liknande. Det bör dock inte utgöra ett hinder för att anlägga offentliga bryggor. Som det är idag finns det inga räcken eller fallskydd vid åkanten och det har inte rapporterats om några fall där människor har trillat i vattnet.

Genom att anlägga samtliga bryggor och trädäck vid föreslagna mötesplatser finns det en större chans att fler uppmärksammar om någon trillar i, eftersom det vistas fler människor på dessa platser. Ett annat sätt

att bemöta säkerheten kan vara att byta ut träplankor i bryggor till plexiglas som är genomsiktligt så att vattnet syns. Kanterna kan på så vis utrustas med skyddande räcken utan att den visuella kontakten till ån försämras. Genomsiktligt plexiglas ger också en känsla av att man går på vattnet, utan att riskera att bli blöt, vilket kan uppskattas som ett roligt inslag för barn.





Fig 86

Kreativ belysning är ett sätt att uppmärksamma ån även under kvällstid. Bättre belysning kan också medföra att fler vågar vistas nere vid ån på kvällen, som i sin tur gör att invånarna upplever det som en säker plats i staden eftersom närheten till andra människor får oss att känna oss trygga. Fotot visar en böljande mark och är taget vid "By light" som anordnades i Malmö under hösten 2008.



Fig 87

Träd och sittplatser i anslutning till ån kan belysas för att skapa spänning och låta ljusfesten äga rum året runt. Fotona är tagna vid Ljusfestivalen på Sofiero som anordnades i november 2010.



Fig 88

## Belysning

Ett sätt att framhäva ån under dygnets och årets mörka timmar är att arbeta med kompletterande belysning som lyfter fram ån och dess kringliggande element. En förbättrad belysning kan bidra till att ån upplevs som en framsida, istället för den mörka baksida som den är idag.

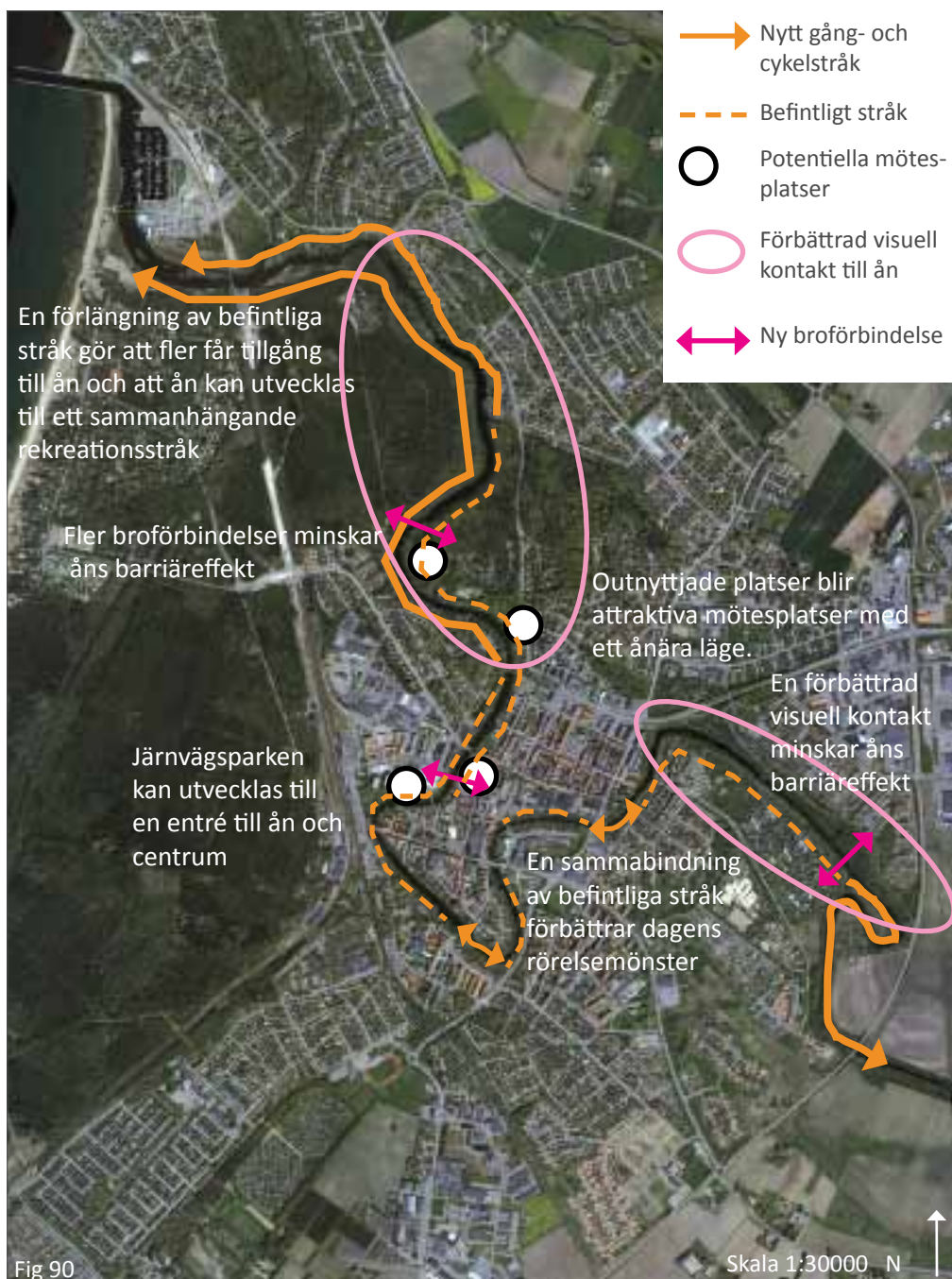
### Förändringar som förbättrar kunskapen om Rönneå

Efter föreläsningen om åns historisk, vid workshopstillfället, framkom det många önskemål om att lyfta fram Rönneås historia ute i landskapet. Det kan göras med hjälp av informationstavlor, som placeras på platser av historiskt intresse. Åns växt- och djurliv kan även lyftas fram på samma sätt och användas som pedagogiskt inslag i skolundervisning och för den intresserade allmänheten. Representanter från vandrarföreningen framförde ett förslag om att bygga ett fågeltorn i Nybroskogen och Thorslundsskogen för att kunna studera skygga fågelarter, som t.ex. häger. För att uppmärksamma ån som ett rekreationsstråk kan även orienteringskartor med olika vandringsleder markerade på kartan finnas tillgängliga på de mötesplatser som pekats ut tidigare i arbetet.



Fig 89

*Fågeltorn och information om åns växt- och djurliv är ett sätt att förbättra kunskapen hos invånarna om åns betydelse för miljön. Fotot visar hur besökare i en tysk nationalpark kan studera fåglar genom kikare. Intill finns även informationstavlor som berättar mer om djuren.*



### Sammanfattning av möjligheter

- Genom att skapa ett sammanhängande stråk förbättras möjligheten och tillgängligheten att använda ån för rekreation och i vardagslivet.
- Skapa nya broförbindelser för att sammanlänka Ronneå med stadens struktur och för att minska dess barriäreffekt.
- Skapa blickpunkter i vegetationsridåerna för att förbättra den visuella kontakten till ån.
- Utveckla Järnvägsparken, Rönnevik, Tullakrok och kvarteret Falken som mötesplatser för att skapa fler knutpunkter vid ån som inbjuder till ånära vistelse och aktiviteter.
- Anlägg bryggor, trädäck och spänger för att underlätta för båtar och kanotister att stanna till samt för människor att komma närmare vattnet.
- Komplettera belysningen vid ån för att framhäva den och dess kringliggande element under dygnets mörka timmar.
- Placera ut informationstavlor om åns historik och tidigare användning samt växt- och djurlivet för att förbättra kunskapen om Ronneå hos allmänheten.
- Placera ut orienteringskartor med vandringsleder för att uppmärksamma ån som ett rekreationsstråk.

## KAPITEL 6 | LITTERATURSTUDIE OCH REFLEKTION



## LITTERATUR OCH DISKUSSION

I följande avsnitt kommer jag att diskutera och reflektera över Rönneå och arbetet i sin helhet med utgångspunkt från tidigare kapitel. Tanken är också att denna avslutande del ska sammanfatta de ställningstaganden och funderingar som uppkommit under arbetets gång och visa på de möjligheter och brister som finns i min arbetsmetod.

En jämförelse mellan Rönneås historiska tid och idag visar tydligt att åns roll i landskapet har förändrats som ett resultat av människans och Ängelholms utveckling. Från att ha varit en förutsättning för Ängelholms grundande och invånarnas vardagsliv har ån utvecklats till ett återkommande landskapselement utan en tydlig funktion.

Trots denna naturliga process som det faktiskt är, eftersom alla landskap påverkas och skiftar i utseende i takt med att vårt samhälle förnyas och utvecklas, har Rönneå fortfarande en stor betydelse för stadens invånare. Det framgick tydligt vid workshopen då idéerna flödade och en stor del av diskussionen handlade om att

ängelholmsborna vill att ån ska vara tillgänglig inom hela tätorten. Efter att ha studerat de pågående projekten i Ängelholm är det också tydligt att även näringsidkare och kommunens planerare efterfrågar en förändring av dagens situation.

Alla förslag som framkom vid workshopen handlade dock inte enbart om att utveckla ån. Några deltagare belyste även betydelsen av att bevara Rönneås tysta områden och historiska mötesplatser. Den genomförda SWOT-analysen betonar också att en av åns styrkor, som är dess varierande årums karaktärer och ringlande form, måste förvaltas med omsorg för att minimera de hot som finns genom erosion, översvämning och igenväxning.

För att tillvarata åns kvaliteter och samtidigt utveckla och förbättra dess brister är det med andra ord viktigt att alla förändringar genomförs med varsamhet och utifrån principen om ett hållbart nyttjande av landskapet.

### Rönneå i ett större perspektiv

Europarådet framarbetade år 2000 den europeiska landskapskonventionen för att vidga perspektivet och arbetet med våra europeiska landskap. Konventionen är också till för att skapa en insikt i landskapets betydelse för människan och för samhället. (Europeiska landskapskonventionen, online, 2010-05-06)

Utgångspunkten i landskapskonventionen är att den ska fungera som en gemensam ram för alla europeiska länder om hur vi ska förbättra skyddet, förvaltningen och planeringen av våra landskap och stärka allmänhetens och lokalsamhällets medverkan i det arbetet. Tanken är inte att landskapet ska frysas, men konventionen understryker att det ska finnas en medvetenhet i den löpande förändringen där alla ska få vara delaktiga i processen. (Nordens landskap och den Europiska landskapskonventionen, online, 2010-10-02)

Landskapskonventionen förutsätter också att varje land utvecklar kvalitetsmål för varje landskap, vilka bör bygga på kunskap om landskapets visuella yta med sina natur- och



kulturelement och på dess djup av historia, traditioner och människans upplevelse av det. Målen ska sedan fungera som underlag för att kunna utforma en policy om hur man ska gå till väga och vad som måste göras för att uppnå den eftersträlvade kvalitén i varje landskap. (Landskap i svensk rätt, online, 2010-05-06)

Jag ser landskapskonventionen som ett stort stöd som kan appliceras på Rönneå eftersom den handlar om hur vi ska bevara, bruka och omarbota det landskap, som är det ängelholmsborna, planerare och verksamheter efterfrågar i Ängelholm. Jag anser att konventionen har ett stort värde i arbetet med Rönneå, eftersom den lyfter fram att alla landskap har en stor betydelse för människors livskvalitet oavsett utseende och användning. Det gör att konventionen kompletterar många av de lagar och förordningar som finns idag, speciellt eftersom de enbart behandlar särskilda och unika landskap. Sverige har dessutom i november 2010 ratificerat landskapskonventionen, vilket gör att Ängelholm i framtiden ändå kommer att behöva utgå ifrån den.

I konventionen beskrivs landskapets betydelse för samhället och människan i de fyra följande citaten;

”Landskapet”...

... ”spelar en viktig roll av allmänt intresse på det kulturella, ekologiska, miljömässiga och sociala planet och utgör en resurs för ekonomisk verksamhet.

... bidrar till att skapa lokala kulturer och är en grundläggande beståndsdel i det europeiska natur- och kulturarvet som bidrar till människors välbefinnande...

... är en viktig beståndsdel i det enskilda och sociala välbefinnandet och skydd, förvaltning och planering av landskap medför rättigheter och skyldigheter för alla...

... är en viktig del i människors livskvalitet överallt, i stadsområden och på landsbygden i såväl vanvårdade områden som områden med hög kvalitet, i såväl vardagliga områden som områden som anses vara särskilt vackra...” (Europeiska landskapskonventionen, sid. 1-2, online, 2010-05-06).

Rönneå skulle kunna betraktas som Ängelholms allra viktigaste kulturarv, eftersom ån legat till grund för stadens bildande, utveckling och identitet. Om landskapet ersätts med Rönneå i konventionens fyra citat ovan, upplever jag att ån får en större betydelse i Ängelholm och för ängelholmsborna, eftersom konventionen betonar att ån är ett landskapselement som faktiskt påverkar och berör på många olika plan. Rätt förvaltnad kan Rönneå bidra till det sociala och enskilda välbefinnandet och därmed blir den också en angelägenhet för alla. Konventionen lyfter också fram att ån oavsett var i staden man bor och oavsett om ån är estetiskt tilltalande eller inte, utgör den en viktig del av det som kan sammanfattas som ängelholmsbornas livskvalitet.

De pågående projekten i kvarteret Falken, Hälsostaden och Rönne park tydliggör att det finns verksamheter som ser fördelen med att integrera ån i sina projekt för att, som i dessa fall, erbjuda attraktivt boende och verksamhetslokaler. Projekten innebär dock begränsningar för allmänhetens tillgänglighet till ån och konflikter mellan privatpersoner

och allmänheten kan uppstå som en följd av att boende vid ån ser den som deras privata tillhörighet. I framtiden är det viktigt att man inte hamnar i samma situation som innan.

Jag anser att om ån ska utvecklas på ett sätt som tillmötesgår så många som möjligt och med fokus på hållbarhet bör kommunen utveckla kvalitetsmål för Rönneå med utgångspunkt från konventionens perspektiv på landskap. Då får alla ett ansvar och en rättighet att vara med att formulera mål och riktlinjer och även att påverka de beslut som tas. Om fler får möjlighet att komma till tals är min förhoppning att ån lyfts fram i samhällspolitiken och att kommunens politiker får en anledning att fokusera på ån. Det bidrar också till att kunskapen om ån förbättras hos politiker, planerare och allmänheten och att fler personer kan förväntas engagera sig i Rönneås framtid.

I examensarbetet har jag redogjort för Rönneås förändrade roll och användning. I SWOT-analysen har jag även belyst vilka styrkor, svagheter, hot och möjligheter som finns för att utveckla ån. Dessa analyser kan ses som

ett underlag för formulering av några av åns kvalitetsmål. De ger en uppfattning om hur ängelholmsborna önskar bruka ån, vilka områden som måste förvaltas och bevaras och varför detta är så viktigt. Slutligen ger de en uppfattning om hur ängelholmsborna önskar sig en framtida utveckling och användning av ån.

### **Samspelet mellan en plats och människans upplevelse av den**

En av landskapskonventionens viktiga utgångspunkter och som även ingår i utformningen av varje lands, eller som i detta fall kommuns, kvalitetsmål är att den belyser människans upplevelse av landskapet. (Lerman, P. online, 2010-05-06)

I *The image of the city* skriver Kevin Lynch om förhållandet mellan människans visuella bild av staden och hur vi upplever den. Enligt Lynch använder vi oss av alla våra sinnen när vi skapar vår minnesbild av staden. Vi upplever staden genom att läsa samman sekvenser av händelser, minnen och hur de förhåller sig till de fysiska elementen. Det leder till att varje individ skapar egna associationer och

upplevelser av stadens rum. Deras visuella bild är fylld med personliga minnen som gör att vissa områden och platser får en viktigare betydelse och mening än andra. (Lynch, K. 1962)

När deltagarna markerade ut betydelsefulla platser och områden som de önskar förändra eller bevara vid Rönneå relaterade många till personliga upplevelser och minnen. Många av de äldre deltagarna markerade ut de historiska mötesplatserna vid Rönnevik, Thorslundsskogen, Tullakrok och området vid Vattengatan som platser man önskar förändras. Förslagen handlade till största del om att återuppföra det som en gång fanns där, eftersom deltagarna förknippade dessa platser som fyllda med liv, rörelse och en plats dit man tidigare gick för att njuta av omgivningen och möta andra människor. Områden utanför centrum fick inte lika stor uppmärksamhet, utan här handlade diskussionen främst om att man önskade att tillgängligheten vid ån förbättrades genom rönjning av vegetation och genom att anlägga ett sammanhängande stråk vid vattnet.

Jag tror att förklaringen till ängelholmsbornas val av mötesplatser och områden, som de önskar bevara eller vill ska utvecklas, bottnar i dessa typer av personliga erfarenheter, vilket är något som även Lynch skriver om. På 1800-talet och 1900-talet fanns det ett stort utbud av mötesplatser, både spontana och sådana som anordnats längs ån, inom det som idag utgör Ängelholms centrum. En del av de äldre deltagarna har genom aktiv medverkan och upplevda stämningar, skapat sig personliga minnen till dessa platser. Andra har fått berättat för sig om hur livet vid ån såg ut och även skapat sig egna minnen och upplevelser till dessa platser idag. Jag tolkar det som att det är dessa minnen som gör att många efterfrågar ett utökat utbud av aktiviteter i centrum eftersom det tillhör Rönneås aktiva del.

Områdena öster om centrum utgjorde en del av omgivande landsbygd långt in på 1900-talet och därmed finns det inte samma historiska minnen att relatera till i dessa områden. Här har på senare tid, istället sådana kvaliteter som grönskan och tystheten i förhållande till stadens brus uppmärksamats. Men för att kunna uppleva dessa kvaliteter optimalt önskar

de boende i dessa områden att tillgängligheten förbättras, vilket skulle uppnås genom ett stråk, som kan erbjuda visuell kontakt till ån.

Lynch skriver vidare i *The image of the city* att ett landskap måste tillåta människor att själva få fylla det med sin mening och att de även måste tillåtas forma platsen utefter sina egna behov. Ett landskap som är ordnat in i minsta detalj upplevs enligt Lynch som tråkigt och meningslöst, eftersom det inte inbjuder till spontana aktiviteter.

Karla Werner skriver i artikeln *Det meningsfulla rummet* om sambandet mellan människans upplevelser och känslor och de stadsrum hon vistas och bor i. Enligt Werner kan människor vara medvetna om att olika miljöer förmedlar olika stämningar som påverkar oss på olika sätt. (Werner, K. 1993)

Jag upplever det som att ängelholmsborna vill ha någon form av utrymme för att kunna forma sina egna platser vid ån och de mest uppenbara möjligheterna för detta är större i områdena utanför centrum. Åns inverkan och betydelse för ängelholmsbornas livskvalitet

avtar med andra ord inte bara för att man inte efterfrågar anordnade mötesplatser i samma utsträckning i stadens periferi. För att de ska tillåtas att forma sina egna platser måste dock tillgängligheten förbättras, vilket de tydligt framförde i sina önskemål vid workshopstillfället.

I min läsning av texter om landskapets betydelse för människor har det varit intressant att se att både Werner (1993) och Lynch (1993) understryker samma utgångspunkter som landskapskonventionen, att ett landskaps historia, visuella yta, aktiviteter och tillgänglighet inverkar på människans upplevelse av det.

### **Rönneå sammanbinds med nuvarande stadsstruktur**

Utgångspunkten i diskussionen om Rönneås brister handlar om att det saknas möjligheter att förflytta sig längs ån och att möjligheterna att använda sig av den i sin vardag och fritid är begränsade. Det var också tydligt att många av förslagen som framkom under workshopen grundar sig på reflektioner om åns historiska användning och centrala roll i Ängelholm.

Som jag skrev i indelningen till diskussionsavsnittet sker landskapets förändring i takt med att liv och verksamheter ständigt förändras och påverkar landskapet, som är den fysiska ramen för alla aktiviteter. Förändringarna påverkar oss på olika plan och kan även påverka vår livskvalitet och känsla av tillhörighet i landskapet. (Nordiska ministerrådet, online, 2010-10-02)

Landskapskonventionen understryker vikten av att förvalta och utveckla våra landskap så att vi bevarar och utvecklar dess kvaliteter i ett långsiktigt perspektiv. (Nordiska ministerrådet, online, 2010-10-02) Jag anser att Rönneå inte har förvaltats och utvecklats på detta sett. När Ängelholms industrier avvecklades vid slutet av 1900-talet och många av de centrala mötesplatserna försvann eller ersattes med bostadsbebyggelse, fanns inga planer på att utveckla själva ån och dess omgivningar. Det fanns med andra ord ingen långsiktig planering för hur Rönneås framtid skulle se ut.

Med stöd från workshopen och genomförd SWOT- analys upplever jag det som att ängelholmsbornas tillhörighet till Rönneå har påverkats negativt av stadsutvecklingen. Att Rönneå inte ingått som en självklar del i av det moderna stadslandskapet är den direkta orsaken till att ån istället har utvecklats till en barriär med bristande tillgänglighet. De synpunkter och förslag, som under workshopen kom från ängelholmsborna betonar att de är missnöjda med åns utveckling och att det saknas en långsiktig planering för Rönneås framtid.

Ett första steg för ett arbete kring att sammanbinda Rönneå med nuvarande stadsliv skulle kunna vara att tillmötesgå några av ängelholmsbornas önskemål. Genom att bygga bryggor, och skapa mötesplatser, samt ordna olika verksamheter och erbjuda förbättrad information om åns historik samt dess växt- och djurliv skulle de skolor, föreningar och verksamheter, som utgör dagens ”industrier”, kunna använda sig av ån i större utsträckning. Detta skulle kunna få ån att återta sin position som en pulsåder i Ängelholms rörelsemönster och stadsliv. När tillgängligheten förbättras

finns det fler förutsättningar för människor att använda sig av ån både i sin vardag och på sin fritid.

När dessa åtgärder har genomförts är det dock viktigt att inte sluta att fokusera på ån, eftersom den kommer att fortsätta att utsättas för ett förändringstryck i takt med att rörelsemönster och verksamheter förändras. Det är återigen något som stärker motiven för att framtida stadsutveckling sker i enlighet med landskapskonventionens kvalitetsmål. Härigenom ökar garantierna för att Rönneå förvaltas och utvecklas i ett långsiktigt perspektiv och tillåts ingå som en viktig del av stadslandskapet.

### **Rönneå som ett identitetsskapande element**

Undertiteln till examensarbetet heter; en studie om hur Rönneå kan återta sin position som ett identitetsskapande element i Ängelholm. Min tanke är att avsluta diskussionen med att försöka ge mitt svar på det.

Jag anser att det krävs fler åtgärder för att Rönneå ska kunna återta sin position i

landskapet, eftersom det är flera faktorer som påverkar människans användning och upplevelse av ån.

Det första steget i förändringen är att förbättra tillgängligheten så att ån blir en del av nuvarande rörelsemönster och stadsliv. Förslag på hur detta kan göras har presenterats i SWOT-analysens avslutande del.

Det andra steget är att uppgradera Rönneå som ett betydelsefullt landskap, både för Ängelholm som stad och för dess invånare. För att genomföra denna uppgradering måste alla vara med och utveckla kvalitetsmål. Speciell tonvikt bör då läggas på hur brukning, förvaltning och mer genomgripande förändringar kan ske i enlighet med landskapskonventionens principer.

När fler får möjlighet att använda sig av ån är min förhoppning att fler också kommer att vilja engagera sig och vara med att påverka samt formulera mål för åns fortsatta utveckling. Detta i sin tur leder till att kunskapen om ån förbättras och att fler kan känna en tillhörighet och meningsfullhet i det

urbana ålandskapet. För att uppnå detta bör olika former för medborgarnas inflytande och initiativ prövas. På så vis kan problemen med Rönneå även bidra till att stadsplaneringen i alla svenska kommuner förnyas i framtiden, genom att invånarna får ett större inflytande i planeringsprocessen.

När alla tillåts att vara med och bestämma och när Rönneå behandlas som ett levande landskap, som förändras precis som vi människor och staden gör, anser jag att Rönneå kommer att kunna återta sin position som ett identitetsskapande landskapselement.



## REFLEKTIONER ÖVER MIN EGEN ARBETSPROCESS

Arbetet med Rönneå har gett mig en fördjupad kunskap om hur en stad kan närma sig problematiken med att utveckla ett landskapselement som hamnat i skymundan för stadsutvecklingen. Jag har också fått en inblick i landskapskonventionens intentioner och hur jag som landskapsarkitekt kan använda mig av den för att formulera argument och slutsatser om landskapets utveckling. Som en avslutning på mitt examensarbete har jag valt att reflektera över mitt arbete i sin helhet och min arbetsmetod.

### Metod

Mitt val av metoder (historisk analys, workshop, SWOT- analys, och litteraturstudie) har lett arbetet framåt och hjälpt mig att formulera svar till mina frågeställningar. Jag tycker att de olika metoderna har kompletterat varandra och stundtals även bekräftat varandra, vilket har stärkt mina argument och ställningstaganden.

Alternativet att komplettera SWOT- analysen med resultatet från workshopen tycker jag har fungerat utmärkt och bidragit till att analysavsnittet har blivit mer intressant och personligt, än vad de annars skulle vara. Jag upplever workshop som en bra arbetsmetod och har även insett betydelsen av invånarnas engagemang och förmåga att föra ett projekt framåt, där deras synpunkter kan användas som ett underlag för arbetets fortsatta utveckling. Under utbildningens gång har denna viktiga del i processen fallit bort på grund av tidsbrist, vilket gör att det är först genom mitt examensarbete som jag fått möjligheten att möta och arbeta tillsammans med allmänheten.

Jag upplevde Kevin Lynch fem begrepp om stadens visuella element som lättförståeliga och de hjälpte även till att strukturera upp workshopen för att få svar på de frågor som jag hade. Mycket av det som framkom under workshopen bekräftade de möjligheter och problem som jag själv tidigare formulerat genom analyser och litteraturstudier.

### Brister i workshopen

Nackdelen med workshops är att det är svårt att fånga alla åldersgruppers intresse vid samma tillfälle. Vid workshopen i Ängelholm deltog inga barn och ungdomar även om mötet var avsett för alla. Min teori är att det krävs andra metoder för att nå ut till dessa två åldersgrupper.

En idé som jag skulle vilja testa i ett annat projekt är att arbeta aktivt ute på skolor och förskolor och tillsammans med lärare för att nå ut till dessa två åldersgrupper och fånga upp deras tankar och idéer. Som exempel skulle jag kunna anordna en vandring tillsammans med barn för att genom deras lek och frågor få reda på hur de använder sig av Rönneå och vilka önskemål de har. Ungdomars åsikter tror jag kan fångas upp om workshopen anordnas under lektionstid på skolorna.

Jag har tyvärr ingen möjlighet att inom tidsramen för mitt examensarbete fånga upp dessa två ålderskategorier men jag anser ändå att jag skapat mig en uppfattning om hur invånarna använder sig av Rönneå och vilka

önskemål och förslag som de har.

### **Litteraturstudier**

Den avslutande litteraturstudien har framförallt hjälpt mig att få en fördjupad kunskap om den Europeiska Landskapskonventionens syfte och innehåll och att se Rönneå i ett större perspektiv. Jag upplever konventionen som ett stort stöd i mitt fortsatta yrkesutförande, som jag kan dra nytta av för att formulera argument och ställningstagande som berör alla typer av landskap, inte enbart vattendrag.

### **FRAMTIDA FRÅGOR FÖR FÖRDJUPNING**

Mitt examensarbete har inte besvarat alla problem och hot som formulerats i arbetet men min förhoppning är att jag påbörjat en diskussion om Rönneås betydelse för ängelholmsborna och Ängelholm som stad. Min förhoppning är också att jag bidragit med ett underlag och inspiration på hur kommunen kan närma sig problematiken och utveckla ån

så att den återtar sin position i landskapet och vilket stöd landskapskonventionen kan ge i det arbetet.

För det första tycker jag att kommunen bör fånga upp barn- och ungdomars synpunkter och idéer, eftersom denna åldersgrupp inte fanns representerad vid workshopstillfället. Landskapskonventionen betonar också att alla ska vara med att påverka och formulera mål samt att ta beslut som berör vårt landskap.

En annan aspekt som bör ges stort utrymme är hur kommunen ska arbeta för att förbättra kunskapen om Rönneå hos politiker, planerare, verksamheter och invånarna för att fler ska vilja engagera sig i arbetet med åns utveckling.

Det bör även finnas en diskussion om säkerheten vid ån, eftersom att anläggning av stråk, bryggor och aktiviteter vid vattnet medför fler säkerhetsrisker, framförallt för barn och funktionsnedsatta människor. Ska kommunen framarbeta en specifik Rönneå policy om säkerhet, eller ska varje individ lära sig att vistas vid vattnet med respekt?

Rönneå har många förutsättningar att förändras och utvecklas till något positivt, det viktiga är att alla får vara med att påverka och att Rönneå ses som ett levande å landskap som kräver omvårdnad för att inte hamna i skymundan. Det är med andra ord dags att omvärdera det urbana ålandskapet!



# FIGURFÖRTECKNING

*Tillstånd att publicera samtliga foton, kartmaterial och illustrationsskisser som ej tillhör författaren finns.*

**Framsida** Vy från Pyttebron, tillhör Erika Jonasson.

**Figur 1** Skånekarta

**Figur 2** Översiktskarta som visar Ängelholms nya placering i åkröken.

**Figur 3** Kartbild från 1750-talet, tillhör Kulturförvaltningens arkiv i Ängelholms kommun.

**Figur 4** Fotografi, Ängelholms södra stadsinfart, tillhör Kulturförvaltningens arkiv i Ängelholms kommun.

**Figur 5** Fotografi, Hustomter vid ån, tillhör Kulturförvaltningens arkiv i Ängelholms kommun.

**Figur 6** Fotografi, Vattengatan, tillhör Kulturförvaltningens arkiv i Ängelholms kommun.

**Figur 7** Kartbild, ett pärlband av industrier i Ängelholm på 1800-talet, gjord av Erika Jonasson.

**Figur 8** Fotografi, Sockerbruket, tillhör Kulturförvaltningens arkiv i Ängelholms kommun.

**Figur 9** Fotografi, Tegelbruket, tillhör Kulturförvaltningens arkiv i Ängelholms kommun.

**Figur 10** Kartbild Ängelholm på 1800-talet, tillhör Stadsarkitektkontorets arkiv i Ängelholms kommun.

**Figur 11** Fotografi, Åpromenaden som ledde besökare från brunns- och badanstalten in till centrum.

**Figur 12** Fotografi, Starby Hosta, tillhör Kulturförvaltningens arkiv i Ängelholms kommun.

**Figur 13** Fotografi, Tvättande damer vid tvättplatsen nedanför Grönvalls garveri, tillhör Kulturförvaltningens arkiv i Ängelholms kommun.

**Figur 14** Analyskarta som visar Rönneås placering i staden på 1500-talet, gjord av Erika Jonasson.

**Figur 15** Analyskarta som visar Rönneås placering i staden på 1800-talet, gjord av Erika Jonasson.

**Figur 16** Analyskarta som visar Rönneås placering i Ängelholm idag, gjord av Erika Jonasson.

**Figur 17** Analyskarta som visar Ängelholms stadsutveckling på 1900-talet, gjord av Erika Jonasson.

**Figur 18** Ortofoto över Ängelholms tätort, tillhör Stadsarkitektkontoret i Ängelholms kommun.

**Figur 19** Analyskarta som visar Ängelholms bebyggelseområden, infrastruktur och grönstruktur, gjord av Erika Jonasson.

**Figur 20** Fotografi, Kronoskogen rekreatiomsområde, tillhör Erika Jonasson

**Figur 21** Fotografi, Ängelholms rodd- och kanotklubb i Nybroskogen, tillhör Erika Jonasson

**Figur 22** Fotografi Hembygdsparken, tillhör Erika Jonasson

**Figur 23** Fotografi, Tullakrok, tillhör Erika Jonasson.

**Figur 24** Fotografi, Tullportsplatsen, tillhör Erika Jonasson.

**Figur 25** Fotografi, Rosentäppan, tillhör Erika Jonasson.

**Figur 26** Fotografi, Järnvägsparken, tillhör Erika Jonasson.

**Figur 27** Analyskarta som visar service och turism i Ängelholm, gjord av Erika Jonasson

**Figur 28** Fotografi, småbåtshamnen i Skälderviken, tillhör Erika Jonasson.



- Figur 29** Fotografi, Båtföreningen i friluftshamnen i södra Nybroskogen, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 30** Översiktskarta pågående projekt i Ängelholm, gjord av Erika Jonasson, underlagskarta kommer från Stadsarkitektkontoret i Ängelholms kommun.
- Figur 31** Vision för åpromenaden nedanför Kvarteret Falken, tillhör Möller Arkitekter AB.
- Figur 32** Vision för Kvarteret Falken, tillhör Möller Arkitekter AB.
- Figur 33** Fotografi, Pyttebron, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 34** Fotografi, Rönne park, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 35** Fotografi, Bryggan i Rönne park, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 36** Fotografi, workshop på stadshuset i Ängelholm, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 37** Fotografi, flitiga deltagare i workshopen, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 38** Översiktskarta som visar årummets fem karaktärer, gjord av Erika Jonasson.
- Figur 39** Fotografi, årums karaktären, slutet årum, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 40** Fotografi, årums karaktären stadsmässig promenadmiljö, tillhör Mattias Jonasson.
- Figur 41** Fotografi, årums karaktären lummig naturpark, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 42** Fotografi, årums karaktären skog & bebyggelse, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 43** Fotografi, årums karaktären hamnmiljö, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 44** Fotografi, Visuellt tillgänglig å längs ett stråk i centrum, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 45** Fotografi, Visuellt otillgänglig å längs stråk i Ängavången- Gåsahalsen, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 46** Fotografi, trappa som leder ner till stråket vid ån, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 47** Fotografi, tät vegetation som skymmer sikten till ån, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 48** Fotografi, öppningar i vegetationen i Nybroskogen, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 49** Fotografi, allemansrättslig mark som tagits i anspråk av privatpersoner, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 50** Fotografi, Storgatan, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 51** Fotografi, Bilparkeringen mot ån i Kvarteret Falken, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 52** Fotografi, farlig brygga, tillhör Mattias Jonasson.
- Figur 53** Fotografi, Båtbryggan i friluftshamnen i Nybroskogen, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 54** Fotografi, Badhuset, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 55** Fotografi, begränsat utrymme för aktiviteter, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 56** Fotografi, en av få grillplatser vid ån, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 57** Fotografi, kanoting vid Carl XV:s bro, tillhör Erika Jonasson.
- Figur 58** Översiktskarta Rönneås svagheter, gjord av Erika Jonasson, ortofoto tillhör Stadsarkitektkontoret i Ängelholms kommun.
- Figur 59** Fotografi, Erosionsskydd vid Pyttebron, tillhör Erika Jonasson.

Figur 60 Fotografi, översvämmad åpromenad, tillhör Kulturförvaltningens arkiv Ängelholms kommun.

Figur 61 Fotografi klack på Carl XV:s bro, tillhör Mattias Jonasson.

Figur 62 Förslag på sammanhängande gång- och cykelstråk med nya broförbindelser, gjord av Erika Jonasson.

Figur 63 Förslag på ny broförbindelse vid Tullakrok och Nybroskogen, gjord av Erika Jonasson.

Figur 64 Fotografi ny broförbindelse Tullakrok- Nybroskogen, tillhör Erika Jonasson

Figur 65 Förslag på ny broförbindelse vid Vattengatan och Järnvägsparken, gjord av Erika Jonasson.

Figur 66 Fotografi ny broförbindelse Vattengatan-Järnvägsparken, tillhör Erika Jonasson.

Figur 67 Förslag på ny broförbindelse vid Gåsahalsen och Kungsgården, gjord av Erika Jonasson.

Figur 68 Fotografi, ny broförbindelse Gåsahalsen- Kungsgården, tillhör Erika Jonasson.

Figur 69 Principskiss på uppstammad vegetation som ett sätt att förbättra den visuella kontakten till vattnet, gjord av Erika Jonasson.

Figur 70 Fotografi, Blickpunkt i vegetationen för att förbättra den visuella kontakten, tillhör Erika Jonasson.

Figur 71 Orienteringskarta potentiella mötesplatser, gjord av Erika Jonasson.

Figur 72 Illustration, Badhuset- framtidens kulturhus, gjord av Erika Jonasson.

Figur 73 Fotografi, Järnvägsparken idag, tillhör Erika Jonasson.

Figur 74 Illustration, Järnvägsparken- en central knutpunkt i staden, gjord av Erika Jonasson.

Figur 75 Fotografi, Rönnevik idag, tillhör Erika Jonasson.

Figur 76 Illustration, Rönnevik- en attraktiv mötesplats i ett ånära läge, gjord av Erika Jonasson.

Figur 77 Fotografi, Tullakrok idag, tillhör Erika Jonasson.

Figur 78 Illustration, Tullakrok som framtidens knutpunkt mellan Nybroskogen och Thorslundsskogen, gjord av Erika Jonasson

Figur 79 Fotografi, Kvarteret Falken, tillhör Erika Jonasson.

Figur 80 Illustration, Åpromenaden nedanför kvarteret Falken, förslag från Möller Arkitekter AB.

Figur 81 Fotografi, Kvarlämnat material i högar kan användas till temporära aktiviteter, tillhör Mattias Jonasson.

Figur 82 Fotografi, Stockar som temporära sittplatser, tillhör Erika Jonasson.

Figur 83 Fotografi, Brygga av Gunilla Bandolin i Hammarby Sjöstad, tillhör Erika Jonasson.

Figur 84 Fotografi, Skyddsnät under vattenytan, tillhör Erika Jonasson.

Figur 85 Bryggor som möts i Hammarby Sjöstad, tillhör Erika Jonasson.

Figur 86 Fotografi, Kreativ belysning vid Malmö By Light, tillhör Erika Jonasson.

Figur 87 Fotografi, Belysning av träd, Ljusfestivalen på Sofiero, tillhör Gunnel Jonasson.

Figur 88 Fotografi, Belysning av sittplats, Ljusfestivalen på Sofiero, tillhör Gunnel Jonasson.

Figur 89 Fotografi, Fågelkikare i nationalpark i Tyskland, tillhör Erika Jonasson.

Figur 90 Översiktskarta Rönneås möjligheter, gjord av Erika Jonasson, ortofoto tillhör Stadsarkitektkontoret i Ängelholms kommun.



# KÄLLFÖRTECKNING

## TRYCKTA

Almström, B. & Persson, O. (2010). *Översiktlig analys av översvämningsrisk och erosion längs Rönneå i Ängelholms kommun*. Malmö. Sweco Environment AB.

Bengtson, I. (1962) *Ängelholmsbygd i gammal tid*. Kristianstad boktryckeri AB

Bringmark, G. (1966). *Ängelholm framtidsstad på gammal grund*. Tryckeri AB Framtiden, Malmö

Gehl, J. (1996) *Livet mellem husene*. Arkitektens förlag, Köpenhamn.

Hasselgren, K & Hansson, L. (2010) *Rönneå- Ängelholms kommuns livsnerv*. Tekniska Kontoret, Ängelholm.

Lynch, K. (1962). *The image of the city*. The M.I.T. press, Cambridge Massachusetts.

Thulin, M. (2000) *Åsikter- en skiss till arkitekturprogram Rönneå som arkitektonisk kvalitet i Ängelholm*. Examensarbete LTH.

*Vi i Ängelholm*, nr 4. (2009) Informationstidning från Ängelholms kommun.

Werner K. (1993) *Det meningsfulla rummet*. Nordisk arkitekturforskning. 6 (3), 7-16.

*Ängelholm en hembygdsbok 1989*. (1989). Ängelholmsbygdens lokalhistoriska förening Schmidts boktryckeri AB, Helsingborg.

*Ängelholm en hembygdsbok 1994*. (1994) Ängelholmsbygdens lokalhistoriska förening Schmidts boktryckeri AB, Helsingborg.

*Ängelholm från A-Ö Hembygdsboken 2000*. (2000). Ängelholmsbygdens lokalhistoriska förening i samarbete med Skåneförlaget, Lund.

*Ängelholm 2005 en hembygdsbok*. (2004). Ängelholmsbygdens lokalhistoriska förening i samarbete med Skåneförlaget. Kristianstads boktryckeri, Kristianstad.

*Ängelholm 2009 en hembygdsbok*. (2008) Ängelholmsbygdens lokalhistoriska förening i samarbete med Skåneförlaget. Ljungbergs tryckeri, Klippan.

## ELEKTRONISKA

Backahill. Hemsida. [online] Tillgänglig; [www.backahill.se](http://www.backahill.se) [2010-03-15]

### Banverket 1

Banverket. Hemsida. [online] Tillgänglig; <http://www.banverket.se/sv/Amnen/Aktuella-projekt/Projekt/a-c/Angelholm-Forslov/Miljo.aspx> [2010-03-25]

### Banverket 2,

Banverket. Hemsida. [online] Tillgänglig; <http://www.banverket.se/sv/Sveriges-jarnvagsmuseum/Huvudrubriker/Om-Sveriges-jarnvagsmuseum/Utställningen-i-Angelholm.aspx> [2010-04-12]

Riksantikvarieämbetet (2007). Europeiska landskapskonventionen. [online] Tillgänglig; [http://www.raa.se/publicerat/br2008\\_1.pdf](http://www.raa.se/publicerat/br2008_1.pdf) [2010-05-06]

### Kommunhistoria

Ängelholms kommun. Hemsida. [online] Tillgänglig; [www.angelholm.se/historia](http://www.angelholm.se/historia), [2010-02-02]

### Kommunhistoria 2

Ängelholms kommun. Hemsida. [online] Tillgänglig; <http://www.angelholm.se/Kommun-politik/Angelholmshistoria/Angelholms-stad/> [2010-03-04]

### Kommunfakta

Ängelholms kommun. Hemsida. [online] Tillgänglig; <http://www.angelholm.se/Documents/Kommun%20och%20politik/Kommunfakta/1292%20%c3%84ngelholm%20FAKTA.pdf> [2010-02-15]

Lerman, P. (2007-01-03) Landskap i svensk rätt [online] Tillgänglig; [http://www.raa.se/publicerat/landskap\\_i\\_svensk\\_ratt\\_v\\_1\\_0.pdf](http://www.raa.se/publicerat/landskap_i_svensk_ratt_v_1_0.pdf) [2010-05-06]

Möller Arkitekter AB. Hemsida. [online] Tillgänglig; <http://www.ronnebrygga.se/> [2010-03-15]

Nationalencyklopedin [online] Tillgänglig; [www.ne.se/swot-analys](http://www.ne.se/swot-analys), [2010-01-18]

### Naturvårdsprogram för Ängelholms kommun

Ängelholms kommun. Hemsida. [online] Tillgänglig; <http://www.angelholm.se/Documents/Bygga,%20bo%20och%20milj%c3%b6/Park%20och%20natur/Naturv%c3%a5rdsprogram,%20remiss%20del%201.pdf> [2010-03-15]

Naturvårdsverket. Hemsida. [online] Tillgänglig; [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se) [2010-03-28]

Nordiska ministerrådet. Nordens landskap och den Europeiska Landskapskonventionen. [online] Tillgänglig; [http://www.regjeringen.no/upload/MD/Vedlegg/Planlegging/Kommunal%20planlegging/Landskapskonvensjonen/Brosjyre\\_Sv.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/MD/Vedlegg/Planlegging/Kommunal%20planlegging/Landskapskonvensjonen/Brosjyre_Sv.pdf) [2010-10-02]

Regeringskansliet. Hemsida. [online] Tillgänglig; <http://www.regeringen.se/sb/d/12627/a/155698> [2010-11-12]

Riksantikvarieämbetet. Hemsida. [online] Tillgänglig; [http://www.raa.se/cms/extern/kulturarv/landskap/europeiska\\_landskapskonventionen.html](http://www.raa.se/cms/extern/kulturarv/landskap/europeiska_landskapskonventionen.html) [2010-10-12]



Rönneåkommittén. Hemsida. [online] Tillgänglig; [www.ronnea.com](http://www.ronnea.com) [2010-02-09]

Trafikplan för Ängelholm 2010-2010

Ängelholms kommun. Hemsida. [online] Tillgänglig; <http://www.angelholm.se/Documents/Bilagor%20till%20nyheter/09-0101%20Trafikplan%20%c3%84ng%20remissversion%20091215.pdf> [2009-12-15]

Wikipedia. Hemsida [online] Tillgänglig; [http://en.wikipedia.org/wiki/SWOT\\_analysis](http://en.wikipedia.org/wiki/SWOT_analysis) [2011-01-04]

Översiktsplan för Ängelholms kommun

Ängelholms kommun. Hemsida. [online] Tillgänglig;

<http://www.angelholm.se/Kommun-politik/planer/Oversiktsplaner/Oversiktsplan-2004/> [2010-02-09]

Ängelholms föreningshamn. Hemsida. [online] Tillgänglig; <http://www.afh.nu/> [2010-04-12]

Ängelholm-Helsingborgsdagblad 1;

Ängelholm-Helsingborgsdagblad. Hemsida. [online] Tillgänglig; <http://hd.se/angelholm/2010/02/27/brobyggande-pa-stadshuset/> [2010-02-27]

Ängelholm-Helsingborgsdagblad 2;

Ängelholm-Helsingborgsdagblad. Hemsida. [online] Tillgänglig; <http://hd.se/angelholm/2010/03/04/fler-cyklar-och-mer/> Hans Jonsson [2010-03-04]

Ängelholms kommun. Hemsida. [online] Tillgänglig; [www.angelholm.se](http://www.angelholm.se), [2010-01-18]

Ängelholms kommun 2

Ängelholms kommun. Hemsida. [online] Tillgänglig; <http://www.angelholm.se/Uppleva-gora/Hembygdsparken/Hembygdsparkens-historia/> [2010-03-01]

Ängelholms näringsliv. Hemsida. [online] Tillgänglig; [www.angelholmsnaringsliv.se](http://www.angelholmsnaringsliv.se), [2010-02-26]

## MUNTliga

Bengtsson, A. Gis-ingenjör, intervju, kommunledningskontoret Ängelholms kommun, 2010-07-23

Cronsioé, A. Plansamordnare, Intervju stadsarkitektkontoret, Ängelholm, 2010-03-11

Grahn, P. Professor, Sveriges Lantbruksuniversitet Alnarp. Föreläsning i kursen Large scale structures and EIA, 2009-11-17

Hansson, L. Projektledare, Intervju medborgarlinjen Ängelholm, 2010-02-03

Strömberg, K. Gatuingenjör, Tekniska kontoret Ängelholm. Mailkontakt, 2010-04-15